

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

COUNTRY Korea

DATE DISTR. 14 September 1948

SUBJECT Transmittal of Russian Document Entitled:
Military-Geographic Outline (of) North Korea:
HAMGYONG PROVINCE

NO. OF PAGES 1

25X1C

PLACE
ACQUIRED

NO. OF ENCLS.
(LISTED BELOW)

25X1

DATE OF INFO
ACQUIRED

SUPPLEMENT TO
REPORT NO.

25X1X

RETURN TO CIA LIBRARY
EVALUATE

1. The attached material is being forwarded to you in the belief that it may be of interest. It may be of some significance as evidence of active Soviet interest in North Korea as a zone of military activity as early as 1934. It also points up the thoroughness with which the Red Army went about the task of briefing its field commanders on one of the areas to which they might be assigned.
2. This material is for your retention.

LIBRARY

LIBRARY

CLASSIFICATION SECRET

DATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION																
	AIR	ORE	X																

SECRET

1. Attached is a photostatic copy of a "Secret; Not for Publication" textbook (in Russian), entitled: Military-Geographic Outline (of) North Korea: HAMGYONG PROVINCE; Fourth Edition, as published for the use of Joint Commanders, Unit, and Headquarters Commanders by the Administrative Headquarters of the Workers' and Peasants' Red Army (RKKA), Moscow, 1934.
2. A brief of the contents follows:
 - (a) Introduction:
 - (1) North Korea's role in the Russo-Japanese War of 1904-05.
 - (2) Importance of North Korea in Japanese plans for strengthening North Manchuria after 1932.
 - (3) In general, the introduction covers Korea's strategic position and the part it plays in relation to surrounding areas.
 - (b) Chapter I:
 - (1) Describes the geographical location of Hamgyong Province, structure of the terrain and its features, the climate, and area.
 - (2) Terrain features were further broken down to detailed descriptions of mountains (height, passability, etc.); rivers (depth, speed of current during various seasons, structure of river bottoms, etc.); coastline (suitable beaches for landing craft, tides, location of ports).
 - (c) Chapter II:
 - (1) Social-Economic Outline of Hamgyong Province covering Administrative organizations in the province (police, and the War Office, etc.).
 - (2) Population and composition of population (Japanese, Koreans, and others).
 - (3) Description of various industries and how they are administered (agriculture, cattle raising, fishing, lumber, and manufacturing facilities).
 - (4) Description of sanitary conditions and facilities.
 - (5) Description of the "working class."
 - (6) Characteristics of populated centers and a description of centers considered to be of strategic importance.
 - (d) Chapter III:

Description of transportation and communication facilities in Hamgyong Province.

 - (a) North Korea's railroad 'Circle' (network), and other railroads.
 - (b) Trails and roads (condition, usage, etc.).
 - (c) Air facilities.
 - (d) Other means of travelling.
 - (e) Means of communication available.

SECRET

SECRET

- (e) Chapter IV:
Description of the deployment of Japanese troops in
the provinces of North Korea.
- (f) Annex:
 - (1) Strategic geographic names mentioned in the text
(Japanese. and Korean).
 - (2) Railroad stations on the North Korean railroad network.
 - (3) Schematic drawing of Hamgyong Province.

SECRET

Не подлежит оглашению

В. 412
20/5-34
До Описи 185
203
106
Military - Geographic Outline [of]
ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК
Northern Korea
СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

**ПОСОБИЕ ДЛЯ КОМАНДИРОВ СОЕДИНЕНИЙ
И ЧАСТЕЙ И ШТАБНЫХ КОМАНДИРОВ**

ШТАБА РККА

Militär-geographischer Umriss von
Nord - ~~MANCHU~~ Korea.
IV Verwaltung des Stabes der Roten Armee
Moskau-1934.

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УМРИСС
О ВЕРХОМ. КОРЕИ.

Не подлежит оглашению

ЧКЗ. №

1007

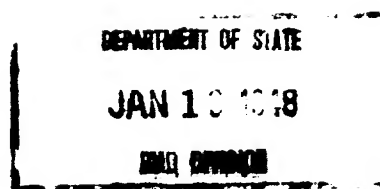
ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

Пособие для командиров соединений
и частей и штабных командиров

Generalstab des Heeres	
Abteilung für Kriegskarten- und Vermessungswesen	
ALL. OOO	Jahr: 1934
Archiv	Kz.: 2a 4

ИЗДАНИЕ IV УПРАВЛЕНИЯ ШТАБА РККА
МОСКВА --- 1934

Approved For Release 2002/08/14 : CIA-RDP83-00415R001200070007-3



Approved For Release 2002/08/14 : CIA-RDP83-00415R001200070007-3

СОДЕРЖАНИЕ.

ВВЕДЕНИЕ	I
Стратегическое деление Кореи на районы. Роль Северной Кореи в русско-японскую войну 1904-05 гг. Значение Северной Кореи до утверждения японцев в Северной Маньчжурии и после 1932 г.	
Глава I. Географическое положение, устройство поверхности и климат	1
Положение и размеры. Горы. Реки. Распределение поверхности. Побережье. Климат. Заключение.	
Глава II. Социально-экономический очерк	2
Административное устройство. Полиция. Численность населения. Состав населения. Японцы. Корейские крестьяне. Земледелие. Склады военного ведомства. Животноводство. Рыбный промысел. Лесной промысел. Фабрично-заводская промышленность. Рабочий класс. Торговля. Характер населенных пунктов. Санитарные условия. Важнейшие пункты: Раман. Сейсин. Расин. Юки. Дэссин. Кайней. Общие замечания.	
Глава III. Транспорт и связь	22
Северо-корейское железнодорожное кольцо. Прочие железные дороги. Замечания по железным дорогам. Колесные дороги. Средства передвижения. Воздушные пути. Средства связи. Выводы.	
Глава IV. Условия мобилизации и прикрытия развертывания в районе	29
Дислокация 19-й дивизии. Условия мобилизации 19-й дивизии. Вопросы прикрытия. Перевозки по сосредоточению в районе. Заключение.	
<i>Приложение.</i> 1. Важнейшие географические названия, упоминаемые в тексте, в японском и корейском чтении. 2. Железнодорожные станции сев. Корейского кольца. 3. Схема провинции Канке-Хобудо (Северной Кореи).	

ВВЕДЕНИЕ.

Корея—с 1910 г. колония Японии—линией Канко—Синьансю может быть разделена на две части: меньшую—северную, представляющую материковый прилазок к Маньчжурии, и большую—южную, представляющую вытянутый полуостров, шириной в 200—250 км. подверженный двухстороннему обстрелу с моря. Эта южная часть, являющаяся единственным подступом к японским островам, представляет мышеловку для армии, не опирающейся на сильный флот. Материковая часть Кореи, в свою очередь, может быть разделена малонаселенным высоким плоскогорьем и хребтом Нанзунирей, тянущимся к юго-западу от г. Хактусан (линия г. Хактусан—Дэсенн) на две различные по своему значению части: западная является подступом к Южной Маньчжурии и включает в себя пути, направляющиеся к Мукдену; северная часть является подступом к Советскому Приморью и северной Маньчжурии и включает пути на Пяньольск—Уссурийск, Цингугу и Гирин.

В русско-японскую войну 1904—05 гг. военные действия сосредоточивались в Южной Маньчжурии; поэтому важнейшее значение принадлежало западной части материковой Кореи, в пределах которой наступала для форсирования Ялу в районе Гисю 1-я японская армия. Северной Кореи принадлежала второстепенная роль; в ней действовал русский Корейский отряд, силы которого постепенно возрастали от 14 сотен до 71½ батнов, 20 орудий, 12½ сотен и 1½ р. сапер. 8.8.1904 г. русская колонна (4 сотни, 2 орудия) вела с целью разведки бой у Гепзана; но в общем русские, вследствие опасения десанта с моря, не выдвигались дальше Дэсенна. Японцы летом 1904 г. располагали только слабыми силами в Гепзане и решили отвести переход в наступление на северо-корейском второстепенном театре на зиму 1904—05 гг., в зимних условиях передвижения в Корею требуют меньше усилий. Наступление японцев, имевшее демонстративное значение по отношению к Мукденской операции, началось 20.12.1904 г., к 1.2.1905 г. японцы заняли Хокусей, в начале марта—Кисю. В этом положении японцы оставались в течение весны; летом, в целях создания выгодного расположения фронта на карте военных действий, во время мирных переговоров, японцы довели свои силы в Северной Кореи до 1 дивизии и в половине июня вновь перешли в наступление; к 20.6 японцы достигли Сейсинна. 17.7 4 японских крейсера и 4 миноносца демонстрировали против Расина и Юки; 24.7 японцы заняли Фуней, 31.8—Расин, а 3.9 Кайней. Продвижение это происходило с небольшими боями против отходивших русских передовых частей. После ратификации мирного договора 12.10.1905 г. русские войска должны были очистить Северную Корею; уход русских войск задержался до 9.11, так как начавшийся ледоход на р. Точанко неоднократно сносил русский мост между г. Кейко (Кенхын) и китайской де-

рекией Савеловкой. в конце концов, русским удалось утолить начавший становиться лед и отойти по льду. В течение всей кампании снабжение русского отряда функционировало с перерывами¹⁾.

После присоединения Кореи Япония сосредоточила в северной части строительство железных и шоссейных дорог. Это строительство исходило из предпосылок безусловного господства флота на Японском море, но не преследовало цели непосредственной подготовки к Приморской операции. Основная задача сосредоточиваемой в Северной Корее армии сводилась к тому, чтобы содействовать наступлению главной массы японских армий из Сиппчанга на Харбин, для чего корейская армия должна была дебушировать через среднее течение р. Томакко в направлении на Нингуту, а если бы русские выдвинулись на р. Сунгари, то на Гирик и севернее, для охвата и обхода их левого фланга. Соответственно были подготовлены три железнодорожных выхода к р. Томакко: основной Сейсин-Кайней, с веткой Комосан-Чусан, и линия Юки-Ондэ. Намеченные операции подготавливались и за счет экономических позиций в противоположащем округе Маньчжурии Канто, в Хунчунде и у Нингуты. В этих направлениях процветала и поддерживалась корейская и японская эмиграция: японцы стремились в этих районах монополизировать в своих руках внешнюю торговлю и направить ее через свои порты Юки и Сейсин, которые в продолжение 30 лет готовились к конкуренции с Владивостоком. В настоящее время положение резко изменилось под влиянием двух факторов подчинения японскому влиянию всей Маньчжурии и сильного развития авиации. Подготовка охвата левого крыла Красной армии, выдвинувшейся для защиты Восточно-китайской железной дороги, стала, на первый период войны, беспредметной и может быть исполнена японцами лишь в дальнейшем, в случае неблагоприятного для них хода военных действий в Маньчжурии. С другой стороны, базирование Приморской операции на ближайшие к Владивостоку места высадки, например, на Сейсин, Юки, Посет, залив Америка, становится с каждым моментом усиления мощи авиации все более проблематичным. Если раньше линия Гейлан-Юдэ имела лишь вспомогательное значение, а ведущая роль принадлежала железным дорогам от портов Сейсина и Юки к р. Томакко, то в настоящее время за последними железными дорогами остается преимущественно экономическое значение, в стратегическом же отношении они представляли, главным образом, средство рокировки; основные же стратегические перевозки должны идти на железные дороги, идущие не от побережья, а вдоль побережья. С этой целью японцы теперь существенным образом дополняют железнодорожную сеть Северной Кореи новыми линиями.

Интерес, представляемый Северной Кореей для Красной армии, заключается, таким образом, в том, что она является районом чрезвычайной интенсивной подготовки развёртывания правого крыла японских армий, необходимого для Приморской операции. Северная Корея может также иметь значение как объект для активных действий Красной армии; последний даже выдвигается на передний план в случае каких-либо активных действий из Приморья в Маньчжурию, вследствие тесной стратегической связи Северной

¹⁾ Подробности в IX томе труда Военно-исторической комиссии „Русско-японская война“ С.-Петербург, 1910 г.

Корея с районами Гирин, Нингута, Дуння, Хунчун. Успешное продвижение частей Красной армии, хотя бы за 3 перехода вперед от советской границы на линии Кайнен-Расин, будь оно даже временное, надежно бы обеспечило левое крыло действующих в Маньчжурии войск и задержало бы на многие месяцы подготовку японцев к Приморской операции. вследствие хрупкости корейских железных дорог, изобилующих туннелями и другими искусственными сооружениями. Если при таком наступлении русских в 1904 г. имелась постоянная угроза с востока с моря для левого фланга, то теперь, при развитии авиации, действительность этой угрозы значительно меньше; зато в 1904 г. русские в Сев. Корее смело могли обращать свои тылы к Северной Маньчжурии, теперь же при продвижении в Северную Корею будет висеть вполне реальная угроза с запада, со стороны Гирина и Нингуты.

В административном отношении вся интересующая Красную армию Северная Корея представляет одну из тринадцати корейских провинций, северо-западную провинцию Канкэ, Канкэ-Хокута.

< □ >

ГЛАВА I.

Географическое положение, устройство поверхности и климат.

ПОЛОЖЕНИЕ и РАЗМЕРЫ. Северная провинция Канье лежит между 40°35' и 42°50' северной широты и 128°11' и 130°40' восточной долготы. Она граничит на севере по реке Томанко с Советским Приморьем и Луньчунским уездом Маньчжурии; на западе по той же реке с маньчжурской областью Кантона; юго-востоке она отделается границей от горд Хакутосан хребтом Нанунрей от корейской южной провинции Канье. С юго-востока она омывается Японским морем. Протяжение ее с юга на север—390 км, с востока на запад 160 км; она занимает площадь в 20.281,2 км².

ГОРЫ. Вся площадь Сев. Кореи покрыта горами, и резкими узкими долинами. Строение горной системы обусловлено несколькими геологическими причинами, что объясняет его хаотический характер, в котором резко выступает направление отдельных хребтов. Горы Северной Кореи значительно выше гор западной, северной и южной Маньчжурии. Большой Хинган по-китайски означает «большие песчаные холмы», а граничащий с Кореей хребет китайцы называют Чанбайшань, т. е. горы всегда белые, что хотя и неверно, так как линии вечных снегов они не достигают, но характеризует их как несравненно более серьезное препятствие. В южной же Маньчжурии, являвшейся главным театром войны в 1904-05 гг., наивысшие отметки, несмотря на высоту и скалистость гор, не превышали 650 м, т. е. высоты Крымских гор (Ай-Петри); лежащая на границе Кореи и Маньчжурии гора Хакутосан достигает высоты 2.744 м. Средняя высота хребта Нанунрей, тянущегося на 170 км от г. Хакутосан к побережью непосредственно южнее порта Дзёсин, достигает высоты 1.500-1.700 м. Около г. Хакутосан имеется гигантское плато на абсолютной высоте до 1.400 м, которое спускается к верхней долине Томанко, и значительно круче к долине р. Ялу.

В 40 км от моря от хребта Нанунрей отделяется Центральный хребет направленный к северо-востоку, к нижнему течению р. Томанко, и за поднимаясь своими отрогами весь северный район Кореи. Высота Центрального хребта постепенно понижается—от 1.500 м на юге, до 400 м близ р. Томанко; однако береговой его отрог, между городами Юки и Кейю, значительно превышает 1.000 м. Склоны хребта, обращенные к Японскому морю, отличаются крутостью и труднодоступностью. Крутые склоны к востоку и пологие к западу—это общая черта горного строения Маньчжурии, Сев. Кореи, Советского Приморья и даже Япошии.

Горные гребни отличаются резким оформлением и часто имеют в ширину по верху не более 1 м. Северо-корейские горы покрыты слоем почв и заросли лесом, имеющим на плато близ Хактусана девственный характер: скалы обнажаются лишь на относительно небольших площадях.

РЕКИ. Все реки района принадлежат бассейну Японского моря. Серьезное значение имеет лишь пограничная р. Томанко; остальные реки представляют лишь горные потоки, быстро наполняющиеся и образующие серьезное препятствие во время дождя, но также быстро исчезающие по его прекращении.

Р. Томанко берет свое начало на восточном склоне горы Хактусан. На протяжении 500 км своего течения р. Томанко прорывается через 4 горных хребта, что значительно изменяет характер отдельных участков реки. На спокойных участках скорость течения около 1,2 м в секунду; в разных местах, несмотря на общую значительную глубину, открываются броды. Дно реки плотное, из песка с камнями. Там же, где река пробивает себе узкое ущелье через горный хребет, скорость течения возрастает иногда до 2 м, местами являются пороги; несмотря на незначительную глубину, переправа вброд здесь является невозможной вследствие стремительного течения; ущелье обрамляется с обеих сторон отвесными берегами, река извивается, то подмывая скалы одного берега, то противоположного, так что непосредственно вдоль реки нельзя проложить какой-либо дороги.

Начиная от с. Надзю р. Томанко представляет уже препятствие; в среднюю и высокую воду все броды закрываются.

У г. Мосана ширина р. Томанко достигает 100 м, глубина 2-3 м, скорость течения 1,2 м в секунду, в низкую воду открывается брод, глубиной 0,8 м; дно — песок с камнями.

От Мосана и почти до г. Кайсей р. Томанко течет в узком ущелье, прорываясь через отрог Корейских гор, и очерчивает ряд крутых петель, протяжением до 15 км; броды имеются у с. Нанхей, глубиной 0,7 м, и у с. Сэкакудо, глубиной 1,2 м. Командование принадлежит преимущественно корейскому берегу.

В 15 км выше г. Кайсей р. Томанко вырывается из ущелья; долина ее расширяется до 2-3 км. Ширина реки увеличивается до 200 м, но в низкую воду открывается линия бродов около 0,8 м глубиной. У сел. Корейсан р. Томанко вновь вступает в узкое ущелье, которое она пробивает в горном отроге; скорость течения здесь увеличивается до 2 м в 1 секунду; глубина — около 1,5 м.

В 10 км выше гор. Сэдзе р. Томанко вновь вырывается на простор и течет в долине, шириной до 2 км; долина продолжается до г. Токанин, откуда р. Томанко вновь втягивается в ущелье, однако не столь узкое и с менее высокими берегами. В 15 км выше г. Онцэ р. Томанко вступает в равнину и течет в низменных берегах; ширина ее — около 100 м, глубина — 1,5 м.

В 7 км ниже г. Онцэ р. Томанко прорывает последний хребет и вступает в дикое ущелье, тянущееся до г. Кундзю; на этом протяжении имеется несколько порогов, где скорость течения достигает 2 м; бродов нет.

Ниже Кундзю р. Томанко выходит на Хуньчунскую равнину и достигает ширины в 300 м; в разлив она затопляет всю Хуньчунскую долину.

Горы подходят здесь к правому берегу реки на 2—4 км, а от левого отходят до 20 км; река местами распадается на несколько рукавов; имеется много бродов; в районе г. Хейген их насчитывается 7, глубина в низкую воду 0,8 м и больше; скорость течения уменьшается до 0,7 м в секунду.

У Кейко р. Томанко образует извилины, прорываясь через высокие песчаные дюны: здесь иногда открывается глубокий брод (1,2 м). От Красносельской заставы оба берега становятся болотистыми; на реке образуются мелки и острова.

Мосты на р. Томанко имеются: у г. Кайней—деревянный мост; у г. Камисамбо—железнодорожный мост; у г. Нанье—железнодорожный мост; у гор. Кейген—деревянный мост.

Перевозы на лодках существуют в с.с. Нодзидо, Сандзидо, Канга, Напсан, у г. Мосан, в с.с. Нанхей, Сисодо, Сейгато, Сидо, Сикакуто, Сомсанно, гор. Кайней, с.с. Какухо, Токаидо, Ахейдо, Ондзо, Бисанто, Кунью, Синазан, г. Кейко, с. Кендо, Теридо.

Вход с моря в реку преграждается баром; его могут преодолевать и подниматься вверх до г. Кейген только плоскодонные корейские шаланды с осадкой в 0,6 м. Лодки, применяемые для перевоза, представляют челны, выдолбленные из древесного ствола и поднимающие от 5 до 8 человек. Таким образом ограничивается все судоходство на р. Томанко.

Река Томанко замерзает в ноябре, а вскрывается в первой половине марта. В верхнем течении ледостав происходит на неделю раньше, а вскрывается—на неделю позже; в связи с ограниченным количеством снега, выпадающего зимой, это обстоятельство ведет к тому, что весенний паводок почти не заметен. За то в период муссона, в июле и августе, когда выпадают проливные дожди, уровень реки поднимается чрезвычайно резко и закрывает все броды иногда в течение 10 дней; в такой период быстро, а течения увеличивается, и надежность погонных мостов становится сомнительной.

Лучшие пути из Приморья в Корею сходятся к р. Томанко у гг. Кейген и Кейко.

Притоки р. Томанко и другие реки, впадающие в Японское море, представляют горные потоки, непроходимые во время дождя и быстро исчезающие после его окончания; поскольку они текут в глубоких долинах и ущельях, они представляют удобные тактические позиции; в их долинах концентрируются основные пути и населенные пункты. Важнейшие притоки р. Томанко, протекающие в Корее—р. Сейтосуй (Шодюсю), длиной 110 км, текущая в особенно глубокой долине, шириной у устья всего в 150 м; р. Энмансуй (Непмансу); р. Мосан; р. Кайней; р. Хоццю, также впадающая в Томанко близ г. Гайней; р. Горю (Орончен).

Важнейшие реки, впадающие в Японское море: р. Юдай, впадающая в море у Сейсина; р. Сюонгу (Чурун-хури); р. Мейхансен (Очучень, или Ючанчань), р. Нандайсен (Нусочень); последняя река особенно широко используется для искусственного орошения полей.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОВЕРХНОСТИ. Обрабатываемые поля сосредоточиваются по долинам рек и у подножья гор, вдоль побережья; они занимают всего 10,5% всей площади; 7,7% засеянной площади представляют рисовые поля. До сентября, когда вода с рисовых полей спускается, они представ

ляют препятствие для наступления. Имеются также посевы гаоляна и особенно кукурузы, сильно стесняющие обзор. Лес покрывает около 55% всей площади; он сосредоточивается в восточной пустынной части района; близ моря леса вырублены. В составе лесной площади 80% покрыто строевым, 20% — молодым лесом. Вследствие густого подлеска и обилия шиповника растений — дикого винограда, хмеля — леса труднопроходимы. Пашенные пункты занимают около 0,5% всей площади, реки, ручьи, овраги, неудобные площади, морской пляж занимают 34% поверхности.

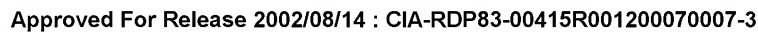
ПОБЕРЕЖЬЕ. Береговая линия мало изрезана; т.е. 1 км прямой линии между крайними точками побережья района приходится только 1,7 км вдоль берега. Островов немного. Японское море имеет среднюю глубину 1.100 м и местами достигает 3.000 м; в общем, оно в 11 раз глубже Желтого моря. Глубины свыше 20 м часто приближаются к самому берегу; в заливах глубины меньше, однако 20-м глубина часто встречается уже в 200 м от берега. Колебания уровня приливной волны очень незначительны и достигают только 0,5 — 1 м. В общем, берег Сев. Кореи всюду доступен с моря, за исключением 60-км участка к востоку от г. Кисю, от с. Орангви до мыса Мусуги (по старым русским картам от мыса Болакова до мыса Болтина); здесь берег представляет пустынные скалы, неко резко обрывающиеся к морю.

Море у берегов Сев. Кореи находится под влиянием холодного течения, прорывающегося в Японское море из Охотского через Татарский пролив; оно обычно замерзает в январе и феврале на протяжении до 5 км от берега; пользование портами в этом случае возможно лишь при наличии в них хотя бы небольших ледоколов. Порт Дэсэин уже почти не замерзает и может обходиться без ледоколов.

КЛИМАТ Северной Кореи довольно близок к климату Советского Приамурья, отличаясь от него несколько более мягкой зимой. Однако, морозы держатся 5 месяцев (с конца октября до конца марта) и в январе и феврале доходят до -24° ; снежных дней бывает свыше 40 в году, но снега выпадает мало; почва промерзает на 1 м. Зимой господствуют сильные (5–6 м/сек.), дующие с континента, с севера и северо-запада — холодные сухие ветры; погода преимущественно ясная, атмосферное давление повышается до 767 мм.

Летом на Северную Корею распространяется влияние юго-восточного муссона, несущего с простора Тихого океана влагу и тепло. Атмосферное давление понижается до 755 мм. Сила ветра летом значительно слабее (2,2–3,3 м/сек.). Влажность воздуха, колеблющаяся зимой между 49 и 54%, летом значительно повышается и достигает 88%. Если в течение 4 зимних месяцев (ноябрь–февраль) количество осадков достигает только 10 мм в месяц, то в течение 3 наиболее дождливых летних месяцев (июль–сентябрь) количество осадков возрастает до 138 мм в месяц. Самый теплый и дождливый месяц в Корее — август. Средняя температура в августе — около 20° , до дня жара достигает 38° . Резкий туман бывает от 25 до 40 дней в году, приходящихся преимущественно на июль и август.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Северная Корея представляет типичную горную страну, большая часть которой покрыта лесом; однако в наиболее важной в военном отношении северной и прибрежной части района леса уже почти пол-



костью вырублены, что создает чрезвычайные трудности для авиации, действующей против походных колонн, лишенных во многих случаях возможности сойти с полотна дороги в сторону.

Глубина моря позволяет почти повсюду приближение военных судов к берегу на дистанцию не только действительного артиллерийского, но и пулеметного огня. Слабость приливной волны облегчает десантные операции и разгрузку пароходов.

Постоянные дожди и туманы в июле и августе позволяют рассчитывать только на англоиндические действия авиации в течение этих месяцев, что представляет значительные выгоды для Японии, которая получает возможность почти беспрепятственно пользоваться морскими сообщениями с Корейскими портами. До последнего времени в эти же месяцы обычно имели место и прекращение сухопутных сообщений, вследствие братковременных во многочисленных разбуханий горных потоков. В настоящее же время наличие мостов и дорог позволяет вести сухопутные операции в Корею в любое время года. Все же известные преимущества дает осень, когда осушаются рисовые поля, сосредоточившиеся в долинах, что непосредственно рядом с важными дорогами, и зима, когда реки замерзают, и по льду их открываются новые санные пути.

За исключением регулярного летнего дождливого сезона, континентальный климат Кореи близок к русскому. Зима в значительной степени связывает партизанские выступления, вследствие трудности обойтись без ночлега в населенных пунктах.

ГЛАВА II.

Социально-экономический очерк.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ УСТРОЙСТВО. Гражданское управление провинций и военное командование расположенной в провинции 19-й дивизии находится в городе Ранане, заново возведенном японцами и не имеющем своего уезда. Провинция делится на 11 уездов и город Сейсин, имеющий самоуправление. Во главе провинции стоит губернатор; при нем имеется провинциальное собрание с совещательным голосом из трех десятков членов, на две трети представителей местных органов самоуправления, и на одну треть — назначенных губернатором. Такие же совещательные органы имеются и в уездах. Избирательная система организована так, чтобы дать японской буржуазии возможный перевес над корейской: беднейшее население вообще не представлено. В городе Сейсине, в котором на 9 тыс. японцев приходится 25 тыс. корейцев, количество японцев, пользующихся выборным правом, равно 832, а корейцев — 212; таким образом один выборщик приходится на 11 японцев или на 118 корейцев.

В некоторых уездах Кореи, в которых избирательная механика обходится большинством благонадежным японским выборщиком, вводится так же «самоуправление», т. е. совещательное уездное собрание получает решающий голос в местных делах. Однако во всех случаях мэр (глава уезда) самоуправления, в руках которого сосредоточивается административная власть, является не выборным лицом, а назначенным; этот порядок существует в 14 «самоуправляющихся» городах, к которым относятся

Сейсин. Вместе с тем в руках губернатора сохраняется полный контроль над местными органами. Таким образом это «самоуправление», введенное в 1931 г., в действительности является только декорацией, а действующими лицами остаются японские чиновники.

Уезды делятся на волости. Административные границы между уездами протягивают почти исключительно по гребням горных хребтов.

ПОЛИЦИЯ. В среднем, в Корее один полицейский приходится на 1.100 человек населения. Но в исследуемом районе один полицейский приходится на 510 человек. Это увеличение полиции объясняется пограничным положением и беспокойным состоянием соседней области Канто. Полицейских в районе всего 1.459, из них 902 японца и 557 корейцев. Пограничные полицейские посты имеют по 1 пулемету и обнесены заграждениями из колючей проволоки. Японские полицейские набираются из бывших солдат. В Ранане имеется полицейская школа, подготавливающая офицеров полиции не только для района, но и на всю Корею.

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ. Численность и плотность населения по отдельным уездам, по данным 1929 г.:

Наименование уездов	Площадь в км	Количество дворов	Численность населения				Плотность населения на 1 км ² в среднем
			японцы	корейцы	китайцы и иностранцы	Итого	
Г. Сейсин.	14,0	7.663	8.355	24.003	1.348 19	33.725	—
Кёздэ.	3.055,3	16.909	6.909	99.528	632	107.071	35
Мейсен.	2.075,9	18.209	333	119.369	208	119.910	57
Киссю.	1.372,1	12.057	377	80.632	207	81.217	59
Дзёсин.	930,1	12.939	1.567	80.736	1	82.552	88
Фуней.	1.895,7	5.635	555	36.974	339	37.657	19
Мосан.	6.150,0	7.310	795	46.456	10	47.568	7
Кайней.	1.253,4	6.012	2.515	43.299	903	43.726	35
Сёдэ.	1.118,8	4.925	415	30.347	9	30.848	27
Ондэ.	418,1	3.232	231	21.887	86	22.269	53
Кейген.	853,1	4.622	591	28.369	101	29.146	34
Кейко.	1.144,7	7.908	2.860	43.570	186	47.469	39
Итого.	20.281,2	107.421	25.553	652.070	1.033 47	683.158	33,8

По данным переписи 1930 г., общее количество населения увеличилось до 745.124 чел.: вследствие роста городов (Сейсин 1925 г. — 15 тыс., 1929 г. — 33.725, 1932 г. — 39 тыс.), строительства портов (Сейсин, Ранан), желез-

¹⁾ В знаменателе показаны иностранцы.

ных дорог и шоссе и уделяния большого внимания колонизации Сев. Кореи в настоящее время количество населения в провинции, вероятно, приближается к 800 тыс., а плотность — к 39 чел. на 1 км².

В среднем плотность населения Северной Кореи приближается к плотности населения советского западного Белорусского театра, но необходимо обратить внимание на чрезвычайную неаппроприальность распределения населения: по отдельным уездам она колеблется от 7 до 88 чел. на 1 км². Лесные площади уезда Мусан, лежащие на высоком плоскогорье, примыкающем к горе Хокутосан, пустыни; площади же в долинах рек и на прибрежной равнине, удобные для земледелия, населены чрезвычайно густо — до 150–200 человек на 1 км². Один обработанный гектар прокармливает 3–4 человека.

СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ. В национальном отношении население в 1929 г. состояло из 95,5% из корейцев; японцев — 3,7%, китайцев — 0,8%; кроме того имелось 35 русских белоэмигрантов, эмигрировавших из Приморья, и 11 прочих иностранцев. В настоящее время, с утверждением японцев в Маньчжурии, количество китайцев значительно увеличилось.

В сельском хозяйстве занято 80% населения, в торговле и транспорте — 8,5%, в рыболовстве 3,2%; на правительственной службе состоит 4%; в промышленности работает 2,5% и прочих — 1,8%; так как японская статистика умышленно игнорирует классовые группировки, то в этом перечне в одни и те же группы объединяются помещики и крестьяне, предприниматели и рабочие. Группировка занятого в сельском хозяйстве населения приблизительно следующая: помещики — 1%, кулаки — 5%, мелкие землевладельцы, полугарендаторы и арендаторы — 94%.

ЯПОНЦЫ. Южная часть Кореи, приблизительно до параллели Сеула, в по климату и по растительности близко напоминает острова собственно Японии; у южных корейцев имеется сильная примесь малайской крови, и они по наружности и характеру напоминают японцев. Поэтому Южная Корея, несмотря на свое густое население, представляет для японцев благоприятные колониальные условия, и в ней располагается основная масса японцев, оседающая в Корею. В Сев. Корее нет этих благоприятных условий: климат — континентальный, с длинной, суровой зимой; жители Северной Кореи резко отличаются от японцев по своему типу, несколько приближающемуся к кавказской расе, и настроены к японцам более враждебно. В этих условиях японцы идут в Северную Корею только на государственную службу и для захвата руководящих постов в промышленности и торговле. При этом японцы идут на службу в Северную Корею только при условии получения там значительного дополнительного вознаграждения по сравнению с оплатой их труда на родине. Японец служащий нормально получает на 30% большую зарплату, чем кореец, выполняющий те же обязанности. Льготы, которыми окружена жизнь и работа японцев в Корее, делают их особенно ненавидимыми для корейского населения. Японцам в Сев. Корее принадлежат все промышленные предприятия, все банки, все командующие позиции в торговле; таким образом вся ненависть, вызываемая капиталистическими отношениями, также ложится на счет японцев. Японские дети в Корее на 100% обеспечены японскими школами, а корейские дети только на 20% обеспечиваются школой, причем школой

но своему духу и программе японизирующей, враждебной корейской национальности.

Особенное внимание уделяется переселению японских крестьян. Но так как сельскохозяйственная колонизация, несмотря на огромные льготы японским колонистам, никого не привлекала, в 1927 г. было положено основание политике японских военных поселений. 200 японских солдат, закончивших отбывание военной повинности, остались военными колонистами на границе с Хуньчунским уездом и Советским Приморьем, по нижнему течению р. Томанко. В дальнейшем однако создание военных поселений встретило, по-видимому, большие трудности, так как в 1932 г. японцев, сидевших на земле, вместе с женами и детьми насчитывалось только 491 человек, а действующий с 1928 г. план намечает на ближайшие 20 лет насаждение лишь 20 новых семей колонистов в год. Вместе со служащими и занимающимися торговлей (но без войск и полиции), на нижнем течении р. Томанко, от города Кэйгэн до устья, проживает всего 1.370 японцев. Основная масса японцев находится в городах Сейсин и Ранган.

Для колонистов нарезают особенно плодородные земли; участки даются столь крупными, чтобы колонист мог сдавать часть земли в аренду. В помощь колонистам, на роль арендаторов, подбираются особые корейские семьи. Колонисты обязаны не вмешиваться в свое хозяйство, а вести политическую работу среди населения и подчиняться его своему влиянию. Основная установка таким образом на создание кулацких хозяйств. Из 10 семейств колонистов составляется отделение, председателем которого обычно назначается унтер-офицер запаса. Земля отводится колонистам в безвозмездное пользование на 10 лет, они получают бесплатно орудия для обработки земли и рабочий скот, а также денежный аванс в 500-1000 иен на первоначальное обустройство. Колонисты имеют оружие и, в случае необходимости, должны оказывать содействие полиции и военным властям. Только японское население несет военную повинность. Средняя плотность—1,2 японца на 1 км².

КОРЕЙСКИЕ КРЕСТЬЯНЕ. Лучшие поля, давно обрабатываемые в густо населенных уездах Онцэ, Мейсеп, Киссю, Дэбосин принадлежат помещикам, и огромная часть крестьян является не собственниками обрабатываемой ими земли, а арендаторами и полуарендаторами. Вследствие разорения крестьянства, количество крестьян-собственников непрерывно уменьшается. Аренда имеет еще полуфеодальный характер: помещик имеет право в любое время расторгнуть аренду и передать землю в пользование другому лицу; арендная плата вносится в натуре, размер ее определяется помещиком в зависимости от урожая; обычно она колеблется от 50% до 80% всего урожая. Жесточайшая эксплуатация бедняцкого крестьянства, на которое давят сверх того и большие налоги, вызывает значительное число арендаторских конфликтов; голодающих крестьян доводят до отчаяния и они бросают насиженные места; раньше они уходили основывать новое хозяйство в горы, рубили и выжигали девственный лес и вручную возделывали новые поля. Такие крестьяне назывались «коденмин», т. е. крестьяне на выжженных полях. Число их в Северной Корее весьма значительно.

До конца мировой войны многие корейские крестьяне, иногда до 10 тыс. в год, отправлялись через Владивосток на заработки в русское Приморье.

где они арендовали земли или поступали на работу в промышленные предприятия: многие из этих корейцев теперь осели на Советском Дальнем Востоке; другие возвращались назад. Этот поток корейской эмиграции направлялся преимущественно через порт Дзёсин, а отчасти в окрестности Лодзюингска через сухопутную границу у гор. Кэйко. У некоторых корейцев в работе поэтому еще сохранялось знакомство с русским языком. Но основной поток корейских беженцев направлялся в ближайшие китайские земли, малонаселенные и бывшие значительное время административно беспризорными — область Канто и отчасти в Хуньчунский уезд. Несмотря на противодействие китайского правительства, уже к 1910 г. количество корейских эмигрантов в этих областях превышало 100 тыс.; со времени же аннексии Кореи Японией увеличилась степень угнетения корейского крестьянства еще усилила мощность этого потока беженцев. В 1932 г. численность корейцев в Канто достигала 102.840 человек¹⁾, что составляло 30% населения этой области.

В условиях полицейского террора, дунившего всякую попытку к политической организации на территории Кореи, основная работа национальных организаций и коммунистов Кореи сосредоточилась на корейской эмиграции в области Канто. Японское правительство стремилось сохранить за собой влияние на корейскую эмиграцию, энергично бори эмигрантов под свое покровительство, требуя для них различных льгот, защищая их от китайской администрации, требуя, например, чтобы китайский суд мог разбирать дело корейского эмигранта только в присутствии японского представителя; но эта политика смогла нанести только сильное озлобление в отношениях между китайцами и корейцами, но не сделала последних законопослушными подданными японской империи. Напротив, деятельность националистических корейских организаций, стремящихся к освобождению от японского гнета, в особенности после кровавого подавления японцами революционного движения в 1919 г., протекала среди озлобленных корейских эмигрантов успешно: внешним выражением этого успеха являлись непрерывавшиеся в 1920—29 гг. партизанские нападения на японские пограничные полицейские посты, во время которых было убито и ранено 125 японских полицейских. Всего за это время насчитывается до 3 тыс. пограничных инцидентов, вызванных партизанами, с общим числом участников до 15 тыс. В последние годы корейское национальное движение получило коммунистическую окраску. В области Канто и Хуньчунском количество корейцев-коммунистов достигает 3.500 человек. Однако основной недостаток национального корейского движения — неумение объединиться и действовать дисциплинированно — перебросился и на коммунистические организации Кореи, которые делятся на различные течения — «Вторилжэ», «МЛ» (Маркс-Ленин), «Сеул» и т. д. В 1929 г. в области Канто имело место восстание, недостаточно целесообразно, руководимое корейскими и китайскими коммунистами, и приведшее их к поражению. В 1932—33 гг. здесь велась энергичная партизанская война против японской оккупации.

¹⁾ Кроме этого корейского населения Канто в других районах Маньчжурии проживало еще 226.400 корейских эмигрантов.

При оценке корейского крестьянства, подавленного своими помещиками и японскими колонизаторами, необходимо учитывать сохраняющиеся у него связи как с корейцами, ставшими советскими гражданами Приморья, так и с Канто, остающимся революционным очагом, хотя после захвата японцами Маньчжурии революционная работа там, конечно, загнана в подполье.

Все же необходимо учитывать, что большие престои Северной Кореи, меньшая плотность населения, возможность уйти от помещичьего гнета и убежать в область Канто, ставят некоторый предел эксплуатации помещиков и кулаков, и крестьянство Сев. Кореи находится не на той последней ступени нищеты, как в центральной и южной Корее.

В самой Корее, вследствие преследований, которым подвергаются политические организации, ставящие себе целью национальное или социальное освобождение, политическая работа среди крестьян получила преимущественно мистический, религиозный характер. В Корее имеется много религиозных сект, но мистическое их содержание является только прикрытием для национальных или социальных устремлений. В основном, в корейском крестьянстве еще сильны позиции национального и социального реформизма, стремящегося найти выход в пределах легальности, не приходя к свержению существующего строя. В национально-мистически-социальных организациях в первую очередь участвуют мелкие помещики, кулаки, а также часть середняков.

ЗЕМЛЕДЕЛИЕ. Посевная площадь района достигает 212.224 га, из коих 14.531 га залитых рисовых полей. Главную пищу населения составляет просо, и оно играет первенствующую роль в посевах. Качество проса, возделываемого в количестве 50 сортов, неважное; оно может быть использовано в японской и Красной армии только на замену овса и лишь в самом крайнем случае может быть использовано для довольствия красноармейцев. Местного проса для прокорма населения нехватает; недостающее количество проса, а также корма бедняков должны ввозиться из Маньчжурии. Следующее место в посевах занимают соевые бобы. Русские лошади охотно едят бобовые жмыхи. Затем идет овес, сбор которого достигает 10 тыс. т; вообще много сеется овса на границе с областью Канто; корейский овес очень хорош, крупный и чистый. Он скупается полностью японцами для потребностей войск, находящихся в Корее и в Японии. Сверх того сеется ячмень, качество которого неважно.

Рис, хорошо удающийся, сеется в районе г. Дэсэян, а также по нижнему течению р. Тоханго; он по преимуществу экспортируется в Японию. В незначительных размерах сеется гречиха, рожь, озимая пшеница и гаолян.

Время уборки хлеба в Северной Корее: овса и ячменя - в августе, гречихи - в сентябре. После обмола у крестьян никаких излишков не остается: финансовая система заставляет помещиков и кулаков, к которым переходят все излишки, немедленно их продавать, и они уже осенью вывозятся в Японию. В виду того, что искусственное орошение используется лишь частично и у населения отсутствуют средства на покупку искусственного удобрения, цены на которое весьма значительны, урожайность, несмотря на благоприятный климат и чрезвычайное трудолюбие корейских крестьян, только средняя и вдвое уступает урожайности полей собственно Японии. Потребность же в искусственном удобрении вытекает из небольшого коли-

чества скота, содержащего только для работы; молочного скота в Коре не употребляют. В будущем здесь можно ожидать изменений, так как в непосредственной близости от описываемого района в г. Конан, в 25 км от г. Канго (Хамхын), устроен большой завод сульфат аммония, использующий 3 гидроэлектрические установки, дающие в сумме 190 000 кВт, изготовляющий уже теперь 200 тыс. т в год и рассчитанный на произв. водство 450 тыс. т. Этот завод важнейшая основная часть химического комбината, имеющего крупнейшее значение в восточной промышленности для производства порохов и взрывчатых веществ; но в мирное время его деятельность может развиваться лишь на основе азотистых удобрений.

Разной хлеб в Коре вовсе не выпекается. Пищеничный хлеб, плохого качества, имеется в небольшом количестве и только в крупных городах (Сейин, Раман, Кайней). Организовать хлебопечные мастерские среднего в Северной Коре не представляется возможным.

Корейцы лучшие в мире огородники: в Северной Коре имеется значительное количество огородов. В значительном количестве разводят красную редьку, огурцы, морковь, брюкки, петрушка, красный перец, салат, лук, капуста, картофель.

Сено заготавливается исключительно на потребности армии: домашний скот вместо сена довольствуется круглый год исключительно соломенными и не выпасается на пастбища. Выголов и лугов нет.

СКЛАДЫ ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА. Ни на какие запасы продовольствия населения, как уже указывалось, рассчитывать не приходится. В ближайшем будущем, когда значительная часть экспорта Маньчжурии направится через северные корейские порты, в них, в зависимости от времени года, можно будет рассчитывать найти известные запасы. Пока же единственными запасами сельскохозяйственных продуктов являются интендантские магазины в городах Рамане и Кайне. Военное ведомство располагает в них следующими количествами продовольствия и фуража (в тоннах).

С К Л А Д Ы	Рис	Овес	Ячмень	Гречиха	Сено	Сахар	Соль
г. Раман	2.438	2.349	582	523	2.726	94	164
г. Кайней	496	170	—	14	263	51	99
Итого	2.934	2.519	582	537	2.989	145	263

Эти запасы можно считать как годовую потребность 15 тыс. человек и 3 тыс. лошадей в рисе и концентрированном корме и полугодовую в сахаре и сене.

ЖИВОТНОВОДСТВО. По данным 1932 г., в районе имелось следующее количество скота:

Крупного рогатого скота	85.000 голов
Лошадей	4.000 "
Ослы	2.500 "
Свиней	130.000 "
Овец	600 "
Домашней птицы	250 000 шт.

Местные вьюки крупные и очень тяжелые в работе: запряженный в легкую арбу, один вол по трудным дорогам перевозит до 600 кг груза или переносит вьюки до 1 т 420 кг.

Лошади Сев. Кореи, хотя более крупные, чем в других частях Кореи, все же малорослы и слабосильны. Для полевых работ они почти не употребляются. В основном, они используются под вьюки: вес последнего не превышает 61 кг. В тор. Южн. в 1919 г. основан конский завод для нужд ре-экипирования армии, в котором насчитывается до 800 лошадей. В октябре 1931 г. в этот завод переброшено из Японии 220 лошадей. Выбор г. Южн. Кореи объясняется тем, что лошади, выращенная в Японии, по сравнению с континентальными имеют большую стремление вынести конские вьюки на Сахалин и на крайний север Кореи.

Среди нас 41% улучшенной породы, остальные очень мелкой местной породы.

По данным района, несмотря на невысокие абсолютные цифры имеют место скот, является в Кореи наиболее благоприятным по состоянию жи-вотноводства. Так, если в среднем на 100 хозяйств в Кореи приходится 56,8 голов рогатого скота, то в провинции Канкэ-Хокудэ приходится 96,6. В среднем в Кореи на 100 хозяйств имеют рогатый скот 41,1, а свиней 31,3 хозяйства; в описываемой же провинции на 100 хозяйств 62 имеют рогатый скот, а свиньи имеются в 77,5 хозяйствах.

Полное значение в крестьянских хозяйствах угодий Кореи и Сэйсе имеет культивирование шелководных червей для производства капонов и шелка-сырца.

РЫБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ. Основные рыбные центры Кореи находятся на южном побережье, омываемом Желтым морем. В Японском море рыбный промысел особенно развит в районе Гейлан-Канкэ, на побережье провинции Канкэ-Хокудэ в рыбном деле занято до 900 японцев и 24.000 корейцев. Лучшие моторные суда, рыболовные снасти, консервные заводы принадлежат японцам; корейцы или ловят рыбу кустарными средствами или служат у японцев наемными рабочими. Рыба ловится тех же пород, что и на побережье Советского Дальнего Востока: макрель, сельдь, скумбрия, сардины, треска, камбала; кроме того вылавливаются крабы, трепанги, моллюски и водоросли. В свежем виде рыбы потребляется мало; улов преимущественно солится, сушится или употребляется на изготовление консервов; для европейского потребителя корейские консервы и вяленая рыба почти не сдобны. Часть рыбы, преимущественно сельдь и треска, потребляется на месте; остальное экспортируется в Японию и Китай.

Основным рыболовным центром района является порт Дэссин, где с затратой 216 тыс. иен в 1931 г. была оборудована специальная гавань для рыболовных судов. Кроме того много рыбаков имеется в Сэйсине и на побережье к югу от него. В Сэйсине имеется 2 консервных завода. Водоросль «морская капуста» добывается преимущественно близ устья р. Томанко рыбаками из с. Сэйсуира.

ЛЕСНОЙ ПРОМЫСЕЛ. Основные массивы леса сосредоточиваются в верхнем бассейне р. Томанко; здесь имеется около 880 тысяч га строевого леса, преимущественно красной сосны, пихты, корейской ели, дуба, березы. В районе Мосан русские в начале XX века имели лесную концессию и

сплавляя срубленные лес по реке Томанко. К востоку от линии Каннен Сейсин встречаются только небольшие перекосы. Так же вырублен весь восточный склон Центрального хребта. Здесь производится работа по искусственному лесонасаждению, для чего имеются питомники, общей площадью в 42 га; всего насажено 14 тыс. га леса.

Эксплуатация большого лесного массива по склону горы Хакугосан и верхнему течению р. Томанко осуществляется бездорожным. С проведением железных дорог Киссю, Кёфусинли и Хакуги и Мокке это позволит обеспечить развитие лесного экспорта. Основным портом по вывозу леса является Джосин. Сплавляемый по р. Томанко лес перемещается через долины рек и направляется в долины Юдэ и Сёбэи. Пока вывоз леса осуществляется как и раньше, еще не полностью, однако постепенно повышается, благодаря военным строительством в самом Северном Корее.

ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В Корее еще неточно знали потребности населения в различных видах продукции своих примитивных потребностей домашнего и сельского хозяйства. Работники обирали крупы на элементарных крупоуловных машинах, а также собирали соломенные маты и веревочки. Люди делали самодельные сапожки, делали выделывали свою бумагу и обжигали тарелки, противни, чашки и т.д. В этих условиях емкость рынка Север Кореи для японцев была ограничена. Чуждой промышленности была не только японская политика, исключавшая выключивание из Кореи продовольствия и сырья при помощи низкого налогового обложения и предложения дешевых массовых товаров, энергия толкнула эксплуатируемые массы корейских крестьян на путь домашнего хозяйства. Население одевается в японские ткани, потребляет сахар и керосин; акцизный надзор изгнал сапожников и заменил его продукцией японских заводов.

Существующая фабрично-заводская промышленность имеет полукустарный характер: предприятий, имеющих не менее 5 чел. рабочих, в районе 83, с общим количеством рабочих в 1.500 человек, из них японцев 250 чел., корейцев 1.000 чел., китайцев 240 чел. Японская буржуазия не заинтересована в росте этой промышленности: Корея должна явиться рынком для крупных предприятий собственно Японии.

На первое место в районе следует поставить гидроэлектрические установки: крупное падение горных потоков позволяет капитальные вложения в устройства таких установок. Общая мощность последних уже достигла 105.169 л. с. и продолжает быстро расти. Наличие дешевой электрической энергии является фактором, который может в будущем поднять район до нового промышленного уровня.

Машиностроительных и сталелитейных заводов в районе нет. Крупнейшим предприятием является железнодорожные мастерские в Сейсине, обслуживающие подвижной состав. Стоимость мастерских 455 тыс. пен; площадь под строением 2 га; в мастерских установлено 55 станков, мощностью в 629 л. с.; рабочая сила 5 инженеров и техников, 98 рабочих.

Помимо полукустарных винокуренных заводов и тканых мастерских заслуживает внимания горная промышленность. Центральная Корея богата ископаемыми, чем Северная; однако, и в последней во многих местах встречается бурый уголь, железная руда, графит, золото, серебро и м.

Разведка и разработка ископаемых находится в начальной стадии. Бурый уголь еще в конце XIX века в окрестностях Кёдзе разрабатывался русскими: он невысокого качества, влажный и содержит много примесей. Всего угольных рудников в районе 70; примитивная их эксплуатация в общем пала за 1932 г. 77 тыс. т. 13 золотых рудников дали в том же году 200 кг золота. Железная руда в небольшом количестве разрабатывалась в уездах Мосан и Кайлас. Месторождений железной руды известно 13, меди—7. Вся горная промышленность принадлежит японцам: корейцы занимают в ней лишь положение наемных рабочих.

РАБОЧИЙ КЛАСС. Состав рабочего класса можно определить только приблизительно. Он далеко не столь малочислен, как можно было бы предположить при отсталой экономике Сев. Кореи, еще не закончившей перехода от феодальных форм натурального хозяйства к товарному производству. При кустарных и полукустарных формах промышленности нелегко установить количество лиц, работающих по найму. Общее количество занятых в фабрично-заводских предприятиях, имеющих свыше 5 рабочих и моторных двигатели, ничтожно и оценивается, по несколько устаревшим данным, всего в 1.500 человек. Однако общее число лиц, занятых в промышленности, исчисляется в 18.625 человек. Едва ли было ошибочно допустить, что 60% этих лиц работает по найму и не представляет семей предпринимателя. Мы получаем таким образом цифру в 11.175 рабочих, занятых в промышленности по найму, считая и самые мелкие ремесленные предприятия, и лесорубов, не порвавших еще полностью связей с крестьянством. В рыбном деле занято всего 24.900 человек; несомненно, не меньше четвертой части этих лиц представляют рабочие, что дает 6.225 человек. В большом строительстве портов, особенно Расина, занято до 10 тыс. рабочих. Строительство железных дорог и многочисленных туземцев потлощает не меньшее число рабочих. В транспорте и торговле количество занятых лиц достигает 63.325 человек; мы уверенно можем отнести до 15% этого числа к наемным рабочим, что составит 9.500 рабочих. Наконец, если в сельском хозяйстве насчитывается свыше 700 помещиков и 3.000 кулаков, то можно допустить существование не менее 5.000 батраков. Наконец, в районе насчитывается 22.000 безработных; частью это арендаторы, выгнанные помещиками с земли, а частью рабочие, пострадавшие от кризиса в других частях Кореи и явившиеся в бесплодный район в надежде найти здесь заработок на большом строительстве, усиленно рекламируемом прессой. Наш подсчет в общей сумме дает 73.900 человек, что, вместе с семьями, составляет не менее 15% всего населения района. При этом мы не учитывали лучше оплачиваемые категории служащих.

Конечно, в наш подсчет рабочего класса вошла в значительной доле и двоякая-пролетариат и сезонные рабочие, не порвавшие связи с крестьянством. Однако приведенный нестранный состав корейского пролетариата, в котором подлинными индустриальными рабочими представляют только 2% общей его численности, нам представляется точно характеризующим положение.

Слабость классового сознания, вытекающая из этого нестрогого состава и раздробленности по предприятиям, не имеющим моторов и дающим занятию всего 2-3 рабочим, отсутствие фабрик, в которых было бы занято

свыше 100 рабочих, представляет еще не все затруднения, с которыми приходится иметь дело рабочему движению в Корее. Японское правительство стремится использовать против него другой козырь, а именно—национальные различия. В числе индустриальных рабочих корейцы составляют только 67%, японцы, выполняющие более квалифицированную работу, составляют 17%, а китайцы—16%. Несмотря на сильнейшую безработицу в Корее, японское правительство не предоставляет корейским рабочим работу на крупном строительстве портов, а выписывает с этой целью пятитысячную партию китайских чернорабочих из Маньчжурии. В Маньчжурии японцы закупают и поддерживают корейский труд, а в Корее—китайский, с целью внести национальное обострение в отношениях между китайскими и корейскими рабочими и затруднить их объединение.

В соответствии с основной экономической задачей Сев. Кореи в империалистической Японии (не представлять самостоятельной экономической величины и создать мост для доступа в Северную Маньчжурию) ведущая роль в рабочем классе принадлежит не малочисленным и раздробленным по мелчайшим предприятиям индустриальным рабочим, а работникам транспорта. Важнейшим пролетарским центром Сев. Кореи является порт Сейсин: в него, ныне уже 40-тысячного населения к различным группам пролетариата следует отнести не менее 10 тыс. человек. В 1932 г. в Сейсине протекала стачка портовых рабочих, в которой принимали очень дружное участие свыше тысячи грузчиков. Эта стачка интересна в том отношении, что требования о признании рабочей организации, что указывает на коммунистическое руководство забастовкой. Она явилась в 1932 г. наиболее организованным во всей Корее выступлением рабочих. Во всей Корее в этом году количество конфликтов между рабочими и предпринимателями увеличилось, по сравнению с 1931 г., на 30% и достигло 166 конфликтов с 30 тысячами участников.

Рабочий день часто достигает 12 часов, а в мелких предприятиях рассчитывается до 14 часов; при этом рабочие-японцы имеют более короткий рабочий день, чем работающие на том же предприятии корейцы и китайцы: женский и детский труд эксплуатируется немилосердно. Заработная плата в течение 1930-32 гг. сократилась на 20-40%; для взрослых мужчин за 12-13 часов работы она не превышает 60-65 сен, т. е. 30 копеек золотом.

Оформленной революционной организации рабочих в самой Корее, после разгрома полиции корейской коммунистической партии, не существует. Рабочее движение загнано в подполье. Уже состав корейского рабочего класса указывает на трудности организации его: при этом вся деятельность должна протекать в обстановке жесточайшего полицейского террора. В этих условиях в Корее действуют изолированные, не связанные друг с другом самоотверженные, но плохо дисциплинированные группы коммунистов, часто вступающих в ожесточенную фракционную борьбу. Отдельные группы коммунистов входят и в революционные националистические организации.

Профессиональное движение началось в Корее только в 1919 г. Федерация рабочих союзов Кореи, стоявшая на платформе Профинтерна, в

1929 г. охватывала еще не свыше 5% лиц наемного труда (137 семей с 54 тыс. человек).

Торговля. Внутренняя торговля имеет местный розничный характер и сосредоточивается на базарах, где торгуют в более крупных селах 2-3 раза в месяц, и в небольших сельских лавочках, продающих снотканые холсты, табак. Сумма годового оборота базаров достигает 3,5 млн. иен.

Внешняя торговля района заключалась в вывозе в Японию всех изделий из сельского хозяйства, главным образом риса, овса, зерновых хлебов, бобов и свиней, а также рыбы, добытого в ручьях, озерах и в прибрежных водах, шифов, чая, а также более изысканных товаров, потребляемых японскими служащими и войсками. Через этот район уже с 1908 г. велись переговоры о внешней торговле населенных пунктов Хуньчунского уезда и области Кинто, которые наводнились дешевыми японскими товарами, главным образом рисом, а также свином и свежей рыбой, корейскими изделиями из кожи и пр. Через Кинто проходила и область Канто, откуда везли на сумму до 5 млн. иен. По отношению к Хуньчунскому уезду внешняя торговля пунктом является город Кинто. Население Маньчжурского района вывозило за эти годы на вывоз охотничьих хлебов.

Обороты внешней торговли также сосредоточены в портах Суйси, Фокя и Дзесин. Сумма этих оборотов достигла в 1932 г. 57 млн. иен. В этот суммарно уже значительную роль играли транзитная торговля с Маньчжурией. С окончанием Гирин-Кантэвской железной дороги и поезда Суйси-Кантэ направится уже внешняя торговля не только ближайших приграничных районов Маньчжурии, но и ее внутренних центральных плодородных районов, в связи с этим надо ожидать быстрого увеличения оборотов северокорейских портов, в ущерб Владивостоку и отчасти даже Дaireну, и направление на северокорейские железные дороги мощных потоков зерновых хлебов и бобов; эти мощные потоки в ближайшее время изменят характер, слабых по своей мощности северокорейских железных дорог.

Характер населенных пунктов. Корейское население живет в одноэтажных фанлах, построенных на каменных фундаментах; стены эти фанлы представляют плетень, укрепленный на столбах и обшитый глиной; потолка обычно нет, крыши у крестьян крыты преимущественно соломой, такие же соломенные крыши встречаются и в городах; более состоятельные горожане строят свои дома черепицей. Японцы и казенные учреждения размещаются в кирпичных или деревянных домах, крытых листовым железом или черепицей. Двухэтажных домов в районе почти нет.

Корейские деревни резко отличаются разбросанностью своего расположения: они представляют как бы хутора, близко расположенные одна к другой; корейский не имеет близкого соседства меньше, чем удобства походки в средине своего поля, в котором полевые и огородные культуры перемежаются. Небольшие города представляют кучно расположенные деревни, основная часть городского населения также занимается земледелием.

Поживания слуг и птиц обычно помещаются в одних домах с хозяевами, и в них обустраивается особая комната. Во дворе имеется обычно небольшая амбара. Двор ограждается плетнем или глинобитной стеной.

Обогревание зимой производится посредством кондола, в стенах разбиты каналы, дымовая труба, от которых проходит тонкая каменная труба.

Второго помещения и нагревает его. Такой способ отопления позволяет и поддерживать тепло в суровую зиму, но не дает никакой вентиляции помещению. Японцы предпочитают отапливаться посредством глиняных тэнов — тающих деревянным углем китайский «менгал» — японски «хибаки». В последние время в горюках широко распространяется железные печи, которые топятся каменным углем.

Положение в лесных районах очень неглубокое. В них мало воды и качество последней неудовлетворительно. Плохо качество колодезной воды в окрестностях и при обследовании скважин почвы. Попробу снабжения водой болот при мелиорации в некоторых случаях только очень узким слоем воды, и в большинстве случаев лучше не вводить воду в реки и ручьи. В некоторых случаях можно использовать также сточные воды предприятий и городов.

[illegible]

Во всем районе имеется 3 правительственных госпиталя, 42 частных больницы primitивного характера, 62 врача, 35 докторов, 54 фельдшера и 43 акушера. В пограничном районе имеется по 1 врачу в городах Юба, Кейко, Сианзин и Кейген; в гор. Юба имеется 1 общественная и 1 женская городская больницы.

Ветеринария на весь район представлена 1 ветеринарным врачом при милиционном управлении г. Юли.

ВАЖНЕЙШИЕ ПУНКТЫ. Город Радан — административная и военная центр провинции. Население города в 1931 г., не считая войск, достигает 15,367 человек японцев 6,078, корейцев 8,763, китайцев 525, прочих 13. Это город чиновников, полицейских и военных: от военных лагерей, расположенных японцами, имеют водопровод и электрическое освещение. Военные учреждения сосредоточены особенно. Казармы обнесены каменной стеной. В городе расположены следующие учреждения: провинциальное управление военное управление и школы военных полиции, почтово-телеграфная котторя, железнодорожная станция, казенная больница и военная больница, отделение корейского языка, фабрика сахара, ретанция японской газеты «Хякусен синшунца Сякубу», провинциальное электрическое водоснабжение, казенные склады, казарменный отдел, штаб и казенная часть Цун-ху-дзинши.

Город Сейсян в настоящее время наиболее крупный порт Северного Корея. Численность населения в 1931 г. составила 31 831 человек, в 1932 г. — японцев, 24 891 корейцев, 903 китайцев, 21 японца).

достигло 39.000 человек. Японцев-запасных и добровольцев—насчитывалось в 1933 г. 715; из них на контрольно-учебный сбор явилось 623.

Порт Сейсин был открыт для внешней торговли в 1908 г.; до этого времени на его месте находилась лишь жалкая деревушка. Теперь город насчитывает 7.663 дома; имеет водопровод и электрическое освещение.

В городе расположены следующие учреждения: городское управление, почтово-телеграфная контора, постоянная радиостанция, полицейское управление, управление морской полиции, отделение жандармских войск, окружной суд, морской отдел департамента путей сообщения ген.-губернаторства, здание консульства СССР, отделение Корейского банка, отделение Банзанского банка, отделение индустриально-промышленного банка, отделение транспортного общества «Санкан Унью-кабусики кайся» акционерное общество складов, северо-корейская рыбопромышленная акционерная компания, электрическое общество, акционерное общество по разработке лесов вдоль р. Томанко, торговая палата, железнодорожная станция, редакция японской газеты «Хокусен-синбо».

Среди городского населения имеется 3.117 человек, занятых в рыбной ловле, 1.640 человек, занятых в сельском хозяйстве, 2.390 человек, занятых в фабричных и ремесленных предприятиях, значительное число рабочих транспорта и грузчиков, а также безработных. Кроме железнодорожных мастерских имеется 24 промышленных заведения: 1 рисоочистительный завод, 3 лесопильных завода, 3 мелкие судостроительные верфи, строящие рабочие суда, 5 кузниц, 6 винокурных заводов, 2 типографии, 2 консервных заводов. Таким образом Сейсин является основным пролетарским центром Сев. Кореи.

Водная поверхность гавани занимает площадь в 287 га и хорошо защищена от северных и восточных ветров. Только в редких случаях, при направлении ветра с юго-востока, погрузочные работы в порту не могут производиться. В 200 м от берега глубина залива достигает 18 м. Приливная волна дает разницу в уровне моря не свыше 0,6 м.

Строительство порта в основном закончено. У причальных набережных могут одновременно выводить погрузочные операции 3 парохода по 6.000 т и 4 парохода по 3.000 т. Годовая пропускная способность порта—1,5—2 млн. т. Складочные помещения порта занимают в общей сложности 1.172 м², сверх того таможня располагает 2.231 м² сараев и для открытого хранения имеется площадь в 14.243 м².

В 1931 г. оборот Сейсинского порта составлял 695 торговых судов с тоннажем в 645 тыс. т. Ценность оборотов 1932 г. достигла 46 млн. иен; в настоящее время, с открытием Гирин-Кайпейской железной дороги, грузооборот должен резко возрасти.

Сейсин является ближайшим морским портом в Коре для обслуживания центральной и северной Маньчжурии; железнодорожный путь до них короче на 15 км, чем до Юки, и на 30 км,—чем до порта Расин; к последнему железнодорожный путь еще только строится. Однако японцы в дальнейшем не имеют в виду расширять Сейсинский порт, а переносят центр внимания на развитие порта Расин, где естественные условия открывают возможность развития гигантских портовых операций.

Японские порты удалены от Сейсина на 476-520 морских миль; при следовании 10-узловым ходом, на пересад требуется 2 суток: до Владивостока—128 миль—13 часов хода.

Порт Расин в настоящее время представляет небольшой городок с 5.500 жителями (50% японцев), насчитывающий 700 фанз сельского типа. В 1933 г. только начались намеченные работы по созданию грандиозного порта. Водопровода еще нет, но идут изыскания; заканчивается устройство электросветильной сети. В 1935 г. железная дорога свяжет их с портами Юки и Сейсин, с 1938 г. Расин будет являться основным корейским портом для маньчжурских грузов и обгонит по грузообороту Сейсин. Новидимому, Расин явится и военной базой для японского флота, оперирующего против Владивостока, удаленного только на сотню морских миль.

Расинская бухта (на старых русских картах—залив Корнилова) представляет большую прекрасную естественную гавань; вход в бухту с юга; здесь расположены два острова, представляющие естественную защиту от ветров и волн. Площадь водной поверхности достигает 8.263 га. Горный хребт непосредственно к западу от бухты достигает 148 м, горы имеются и на севере и на полуострове, ограждающем бухту с востока; однако микроклимат ближайших окрестностей характеризуется резкими ветрами. Глубина бухты колеблется от 5,5 до 36 м, имеется мель (длина 1.400 м, ширина 400 м, глубина 1,8-5 м), соединяющая Расинский полуостров с островом Котуса¹⁾, которую намечается засыпать так, что остров соединится с полуостровом. К 1938 г. намечается устройство двух причальных молов и достижение годовой пропускной способности в 3 млн. т. В дальнейшем проекте предусматривает устройство еще 5 причальных молов и доведение пропускной способности до 9 млн. т (к 1948 г.). Крупное строительство идет, но работа порта скажется только тогда, когда закончится прорубка большого туннеля (3.850 м) между Расином и Юки, что ожидается в 1935 г.

Порт Юки временно, до открытия Расина, исполняет его обязанности; затем на нем останутся только вспомогательные функции. Город Юки стал расти с постройкой железной дороги вдоль р. Томанко, направившей к нему внешнюю торговлю Хунчунского уезда: в 1931 г. он насчитывал 21.810 жителей, в том числе 11% японцев, 85% корейцев и 4% китайцев. Водопровода в городе нет, число колодезь ограничено. Капитальных построек нет. Водная поверхность бухты—991 га. В 1926 г. было приступлено к развитию порта, но без устройства капитальных сооружений. Пароходы останавливаются на якорь и погрузочные операции производятся при помощи лихтеров. Осенью и зимой ветер и волнение бывают настолько значительными, что приходится прекращать разгрузку и погрузку. В 1931 г. порт посетили 273 судна с общим тоннажем в 271 тыс. т. Обороты порта превышают 5 млн. исп. Общая площадь складочных помещений 4.132 м². В сильные морозы в порту отсутствует пресная вода для подачи на пароходы. Пропускная способность порта—300 тыс. т. Имеется проект расширения ее до 1.800 тыс. т.

¹⁾ Небольшой остров к северу от острова Огуса (на русских картах—Авакума).

Порт Дэсэси расположен на берегу широкой, но открытой для восточных ветров бухты. Город тянется узкой лентой вдоль моря и насчитывал в 1931 г. 11.466 человек, в том числе 12% японцев. Имеется водопровод, электрическое освещение, устроена безопасная гавань для небольших рыболовных судов. Обороты порта приближаются к 6 млн. пен. В городе располагается уездное управление, почтово-телеграфная контора, таможня, полицейское управление, отделение окружного суда, имеется электрическое общество, водочный и рисоочистительный заводы, метеорологическая станция и маяк. Имеется проект создания здесь значительного порта, с грузооборотом в 1 млн. т в год; стоимость работ - 6 млн. пен. Порт обслуживает город Киссю и его густонаселенный уезд. С проведением от Киссю железной дороги к верхним бассейнам рек Ялу и Томанко, в центр корейского лесного массива, надо ожидать в ближайшее время роста грузооборота порта Дэсэси и превращение его в большую лесную гавань.

Город Кайней (Хайрен), на р. Томанко, имеет 17.569 жителей, в том числе 2.274 японцев (13%).

Этот древнейший корейский город был избран японцами как конечный пункт Гейзан-Кайнейской железной дороги и начальный этап для экономического завоевания области Канто и политического проникновения с востока в северную Маньчжурию.

Город располагает водопроводом и электрическим освещением. Японцы построили капитальные казармы для военных частей и учреждений - пехотного полка, саперного батальона, гарнизонного госпиталя, жандармского отдела и военных складов; правительственные учреждения и принадлежащие японцам дома - кирпичные, крытые железом. Корейцы размещаются в глиняных или деревянных постройках. Город обнесен старинной, полуразвалившейся стеной. С проложением железной дороги далее в Маньчжурию, к Гирину, торговое значение Кайней, несомненно, уменьшилось.

В городе располагаются следующие учреждения: управление уездное, полицейское, волостное, лесное; суд, почтово-телеграфная контора, таможня, казенная больница, отделение Корейского и Индустриального банков, Кайнейское кредитное товарищество, типография, фабрика форфоровой посуды, заводы - кирпичный, рисоочистительный, бобового масла, кайнейское электрическое общество, управление предприятиями - каменноугольным «Кейрин» и лесопромышленным «Томанко». Количество промышленных рабочих в городе около 300.

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ. Колониальный подход к корейскому населению, установка японцев в более льготные условия работы, жестокое эксплуатация и политика подавления корейского языка и национальности поддерживают в широких массах корейского крестьянства и рабочих враждебные чувства к японскому господству. Кроме полиции и очень немногочисленной элитной верхушки корейского населения, японское господство не располагает в местном населении какой-либо опорой; основная их сила - в японской эмиграции. Последняя держит в своих руках все важнейшие экономические и административные функции, но в абсолютном выражении ничтожна - около 1,2 человека на км², что дает, примерно, 1 обученного резервиста на 20 км² территории. Так как корейское население не может быть привлечено к военной повинности, то для японской мобилизации в

Корее создаются чрезвычайно трудные условия. Однако корейское крестьянство и рабочие в сильной степени терроризированы японской полицией и недостаточно сплочены политически: партизанское движение среди них может возникнуть лишь при особенно благоприятных условиях.

Количество лошадей в исследуемом районе, по сравнению с другими районами Кореи, относительно благополучное—1 лошадь приходится на 180 человек, вместо 1 лошади на 360 чел. в среднем для Кореи. Но в абсолютных цифрах количество лошадей совершенно ничтожно, по сравнению с требованиями мобилизации. В соседнем Восточно-Гиринском районе Маньчжурии лошадь пользуется несравненно более широким распространением 1 лошадь приходится на 5 человек.

Местные средства района ничтожны. Для довольствия войск может пойти только мясо волов и свиней, овощи и немного проса. Для корма лошадей зимой найдется немного кормовой соломы, ячменя и гаоляна; летом придется, за отсутствием травы, косить на корм посевы. Шансы захватить какие-либо запасы ограничиваются военными магазинами, портовыми складами и груженными вагонами, следующими к портам. Хлеб надо подвозить подальше.

На месте можно найти лишь небольшие перевозочные средства в виде местных арб.

Населенные пункты по качеству своих построек не могут быть признаны удобными для обороны: стены всех корейских жилищ легко пробиваются пулями, а соломенные и тростниковые крыши легко воспламеняются артиллерийским огнем; при этом почти все селения сосредоточиваются в долинах, под расстрелом со стороны командующих возвышенностей. Однако разбросанность корейских деревень, обилие растительности, заборов, валиков и канав благоприятствует маскировке войск и создает некоторые оборонительные возможности.

Помимо перечисленных, остальные города представляют по преимуществу бедные корейские поселки, с единственной более солидной каменной постройкой, в которой размещаются уездные присутственные места. Таким образом колонизаторская работа японцев преимущественно сказалась на постройке портовых городов; здесь усилия японцев наиболее заметны, так как в старину корейские города принципиально не устраивались на берегу, а отсиживались на несколько километров вглубь страны, чтобы избежать нападений японских пиратов; а затем само корейское правительство, чтобы не привлекать внимания иностранцев и удобнее замкнуться в собственных пределах, запрещало селиться на берегу.

Основные экономические функции Сев. Кореи, как передаточного пункта по высасыванию продовольствия и сырья из центральной Маньчжурии, выполняются тремя портами—Южи, готовящимся в значительной степени отойти в прошлое, Сейсин, знаменующий собой успехи настоящего, и Расин, подготовляющийся к будущему расцвету. Роль этих портов подчеркивается тем обстоятельством, что ведущие к ним железные дороги объединены под управлением ЮМЖД.

ГЛАВА III.

Транспорт и связь.

СЕВЕРО-КОРЕЙСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО. Важнейшее стратегическое и экономическое значение принадлежит железным дорогам, связывающим Маньчжурию с северо-корейскими портами. Гирипская железная дорога у станции Чаоянчунь раздваивается и подходит к исследуемому району двумя ответвлениями: северным через г. Янцзы, к мосту (22 быка, 120 м длины) через р. Томанко у гор. Наньё, и южным¹⁾ через Лунцинцунь, с мостом (14 быков, 321,5 м длины) через р. Томанко у гор. Камисамбо. Оба эти ответвления продолжают на корейской территории к портам Юки и Сейсин. Вдоль реки Томанко, от Камисамбо до Наньё, и вдоль побережья, от Сейсина к Юки, эти две линии связываются двумя участками железных дорог, из которых один вдоль р. Томанко, только что (1933 г.) закончен, а другой, на побережье, находится в постройке, с окончанием которой железнодорожная линия замкнется в кольцо. В настоящее время движение производится на протяжении Сейсин-Юдзё-Кайней-Камисамбо-Наньё-Кунцзю-Кейрен-Агоця-Юки²⁾.

Наиболее мощным участком здесь является участок Сейсин-Камисамбо, протяжением 135,7 км. Участок от Сейсина до Кайнея работает уже много лет; уже 5 лет тому назад его пропускная способность исчислялась в 12 пар поездов. Общее протяжение туннелей на участке Юдзё-Кайней составляет 3900 м: три самых длинных туннеля непрерывно следуют друг за другом у станции Дэкерн, под перевалом Мусальсунг (по-корейски). Мост у станции Юдзё имеет протяжение 411 м; имеются 16 других значительных мостов. От Кайнея отходит ветка широкой колеи к сел. Кейрен для подвоза каменного угля. От ст. Комосан к городу Мосан проложена узкоколейка (0,762 м), протяжением 60,1 км. Подвижной состав этой ветки—10 паровозов, 60 вагонов; суточная провозоспособность—160 т, т. е. половина де тяжелого товарного поезда нормальной колеи.

Участок Камисамбо-Наньё, связывающий вдоль реки Томанко оба выхода Гирипской дороги, протяжением 30,4 км, представлял раньше узкоколейку. Законченная в 1933 г. перешивка его на широкую колею позволяет усиливать северный выход Гирипской дороги подвижным составом и направлять поезда непосредственно к советской границе с любой станции корейских дорог. На участке 5 туннелей. Против г. Наньё, на противоположном берегу р. Томанко, расположен город и станция Тохон; от последнего начинается строящаяся дорога на Ваньцин—Нингуту, первые 100 км которой уже готовы.

Участок Наньё—Юки, называвшийся прежде Восточной линией Томанской железной дороги, имеет протяжение 144 км. Как и другие линии Северо-корейских железных дорог, в начале он представлял только узкоколейку, обслуживавшую торговлю с Хуньчунским уездом. После перешивки на широкую колею, но до смычки с Гирипской дорогой и с Камисамбо-Кай-

¹⁾ Движение по южному ответвлению откроется только в апреле 1934 г.; все туннели еще закончены. Движение по северному ответвлению, вследствие нападения партизан, производится только днем; в расписании 3 пары поездов.

²⁾ Приложение—станции железной дороги.

пейским участком, эта линия была еще изолирована от общей сети и располагала только ничтожным подвижным составом—4 паровозами и 100 вагонами: поезда ходили со скоростью не выше 20 км в час, в составе всего 7 вагонов. Ныне это детское состояние дороги следует признать законченным. На участке 8 туннелей. Наибольшее количество искусственных сооружений приходится на участок Ондэ—Кундзю; здесь на протяжении 25 км имеется 1 туннель в 690 м и 7 мостов, общим протяжением 230 м.

Участок Юки, Расин, Сейсин, протяжением 98,1 км, находится в постройке; сквозное движение намечается открыть в 1935 г. Стоимость постройки исчислена в 11.230 млн. иен. Между портами Юки и Расин пробивается большой туннель, протяжением 3.850 м.

Протяжение законченного кольца достигнет 408,2 км. Кольцо, помимо двух выходов в Маньчжурию, позволит по двум направлениям производить перевозки по сосредоточению в нижнему течению р. Томанко или же организовать здесь интенсивную перевозку с движением поездов только в одну сторону. Кольцо облегчает регулирование подачи подвижного состава и распределение нагрузки между портами. У Юдэ кольцо связывается с остальной сетью корейских дорог. Впоследствии, через Мосан, возможно, будет установлена вторая линия связи.

Ширина колеи, как и у других корейских и маньчжурских дорог европейская—1.435 м. Как и все железные дороги Кореи, кольцо имеет только одну колею. Максимальная скорость движения, повидимому, 32 км в час.

Вместе с достройкой кольца несомненно происходит и коренное капитальное усиление мощности существующих участков и их подвижного состава. Грузооборот их с 600 тыс. т должен возрасти до 5 млн. т; в особенности он резко должен возрасти на восточной линии Томанской железной дороги с открытием порта Расин—с 150 тыс. т до 3 млн. т. Следует предполагать, что указанное кольцо будет оборудовано для пропуска 24 пар поездов и соответственно обеспечено подвижным составом. Направление маньчжурского экспорта вызовет совершенно новые качественные показатели у северо-корейских железных дорог, мощность коих, как и других железных дорог Кореи, была до сего времени незначительная.

ПРОЧИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ. 1. Тансен, Киссю, Юдэ—325 км. Этот участок являлся раньше центральным на Канкиоской железной дороге, протяжением 619 км, соединявшей Гензан и Кайней, построенной в промежутки 1914—1928 гг. и обошедшейся в 90 млн. иен; теперь участок Юдэ—Кайней, как только что указывалось, выделен в северо-корейское кольцо. Максимальная пропускная способность этой дороги—12 пар поездов в сутки, максимальная скорость движения—32 км в час. На участке Тансен—Киссю—84,7 км—имеется 16 туннелей, общим протяжением 7.060 м; наибольший туннель «Импей» имеет длину в 1.050 м. Мост через р. Нандейсян длиной 632 м. На участке Киссю—Юдэ два значительных туннеля: у Рюгандо—646 м и у Сэкапдо—2.112 м.

2. Кейсанпинская железная дорога—Киссю—Кейсанпин (Хесагчжин), протяжением в 141,7 км, соединяет лесные массивы верхнего течения р. Ялу через Киссю с портом Дэссин. Дорога еще строится, но на участке Киссю

Акуган, протяжением 80 км, имеющем военное значение, движение уже открыто.

3. Военное значение участка Киссю Хакуган вытекает из того что от станции Акуган строится железная дорога на Моган, которая в будущем несомненно продолжится до северо-корейского кольца или в область Канто. Эта линия называется восточным участком северо-корейской колониальной железной дороги, которая в дальнейшем будущем должна пойти вдоль всей маньчжурской границы. В 1933 г. находился уже в эксплуатации участок Хакуган Сайдан (в долине р. Сентосуй по-корейски Шодушю), протяжением 55,8 км. В 1934 г. японцы с достройкой оставшихся 132,2 км этой линии получают новый выход к р. Туманьшэ у Мозана.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ. Корейские железные дороги, как и южно-маньчжурские, имеют европейскую ширину колеи—1,435 м. Вследствие большого числа искусственных сооружений, они являются весьма слабыми. В равной степени хрупким является и продолжение корейских железных дорог в области Канто. На сотню километров северного отъезда Гиринской дороги насчитывается 5 туннелей, в сумме 1.600 м, и 1.110 м мостов; на южном отъезждении 3 туннеля, длиной в 2.680 м, и 670 м мостов.

В исследуемом районе имеется всего 782 км железных дорог, а в 1935 г. движение будет производиться по 1.056,7 км железных дорог. В районе, как и повсюду в Корее, все линии пока однопутные. В Корее в целом на 1 км железной дороги 53 км² площади и 5.077 жителей; в исследуемом же районе на 1 км железной дороги уже сейчас приходится только 2.595 км² всей площади и 936 жителей; таким образом железнодорожная сеть северной Кореи уплотнена в отношении пространства вдвое, а в отношении населения—в шесть раз по сравнению с Кореей в целом, хотя наиболее промышленные и плодородные части последней лежат за пределами района. Это сгущение железных дорог Сев. Кореи характеризует ее как экономический и стратегический плацдарм Японии по отношению к Маньчжурии и советскому Приморью.

Сейчас все корейские железные дороги располагают только 19 тыс. служащих, 415 паровозами и 5.564 вагонами (данные к началу 1933 г.), и весь грузооборот их не достигает 7 млн. т. При успешном же ходе осуществления империалистических замыслов Японии в Северной Маньчжурии надо ожидать, что этой цифры достигнет грузооборот одного северо-корейского железнодорожного кольца. Корейская железнодорожная сеть стремится к значительному расширению за счет постройки новых линий. Между тем финансовая база корейских дорог весьма слабая; новое строительство связано с доходами от существующих железных дорог, которые, под влиянием инфляционного кризиса, вынуждены работать в убыток. В этих условиях было трудно рассчитывать на капитальную перестройку северо-корейского кольца. Поэтому осенью 1933 г. северо-корейское кольцо было выделено из управления корейскими железными дорогами и передано в сеть предприятий ЮМЖД. Последняя, как известно, представляет особенно злостное фашистское объединение японской военизации с финансовым капиталом. Переход в ее ведение развития мощи кольца свидетельствует, что работы на нем будут вестись в условиях несравненно более благоприятных для финансового режима.

КОЛЕСНЫЕ ДОРОГИ. Наравне с железными дорогами в Кореи 40 лет назад используется строительство колесных дорог в Сев. Кореи. 40 лет назад население здесь довольствовалось исключительно вьючными тропами и имела только одна плохая колесная дорога от Кайней на Кёйзе. Кисею и далее вдоль моря на Гензан, почти без мостов, с почти неразделанными перевалами. Горный характер местности особенно затрудняет проведение достаточно широких дорог в этой части Кореи; с другой стороны, при тогдашней системе натурального хозяйства и отсутствии товарного грузооборота, население не испытывало большой потребности в хороших дорогах. С приходом японцев положение изменилось; дороги были нужны японцам, во-первых, чтобы форсировать переход к товарному хозяйству, и во-вторых, по оперативным соображениям. Господствующее значение, как мы увидим, имели военные соображения.

Дороги Кореи делятся на четыре разряда. Особенно важными и типичными содержимыми дорогами 1-го и 2-го разряда, пригодными для автомобильного движения, ведают непосредственно центральная власть; отличие между 1-м и 2-м разрядом заключается, главным образом, в ширине полотна дороги: дорога 1-го разряда—7,2 м, 2-го разряда—4,5 м; в горных условиях проведение широких дорог связано с крупными расходами, и поэтому в горах преобладают дороги 2-го разряда. Дорогами 3-го разряда ведают губернаторы провинций; 4-й разряд состоит в ведении уездных властей и часто представляет непроезжие проселки.

До 1929 г. в исследуемом районе имелось 479 км дорог 1-го разряда, 308 км дорог 2-го разряда и 248 км 3 разряда. По отношению ко всем дорогам Кореи это давало 17%, 4% и 3%. Учитывая, что население района составляло около 3% всего населения Кореи, а площадь около 9%, мы должны признать количество дорог 2-го и 3-го разряда нормальным, а количество дорог 1-го разряда—несколько превышающим норму. В 1929 г. началось усиленное строительство дорог в исследуемом районе: здесь в этом году находились в постройке 61 км дорог 1-го разряда, 719 км—2 разряда и 342 км 3-го разряда; по отношению ко всем строящимся в Кореи дорогам 1-го и 2-го разряда это составляет 25%, а по 3-му разряду—10%. Это сосредоточение дорожного строительства может быть объяснено только оперативными соображениями.

Сплошных шоссе до последнего времени не строилось; шоссировались только наиболее важные и трудные участки дороги. На большой дороге Гензан—Кайней шоссировано только 120 км, около пятой части всего пути. Большое внимание уделяется вероятным путям начального наступления японских войск; на тянущейся вдоль северного побережья Кореи дороге Юдзё—Юки—Кейко шоссировано 75 км—половина всего протяжения, при этом конечный участок Юки—Кейко (35 км) шоссирован сплошь. На втором вероятном пути наступления Сёдзе—Кейген, протяжение 47 км, шоссированные участки составляют 33 км—две трети. Рокадный путь вдоль границы, по правому берегу нижнего течения р. Томакко, от Юки на Аюни. Синазан. Кейген и Ондзё, длиной 112 км, верх части упомянутых участков 35-км шоссе Юки—Кейко, имеет еще 14 км шоссированных участков. В 1933 г. приступлено к устройству второй сплошь шоссированной на протяжении 70 км рокады по маршруту Расин, Юки, Кайней.

В более отдаленных от советской границы участках имеется только 95 км шоссе на дороге Дзэссин—Кейсаппин. Всего в районе до 300 км шоссе, что составляет 1 км шоссе на 70 км² всей площади.

Регулярное автомобильное сообщение в районе поддерживается по следующим направлениям:

1. Сейсин—Юки (130 км).
2. Ранан—Сейсин (15 км).
3. Фуней—Мосан (66 км).
4. Сэдзе—Ондзё (43 км).
5. Сэдзе—Кейген (47 км).
6. Кайней, Козёй, Кейген.
7. Кейген—Синазан.

Эти автомобильные дороги пригодны и для всех войсковых колонн. Открыты еще несколько маршрутов.

1 Кейко, Юки, Юдзё, Дзэссин—323,7 км. Дорога на всем протяжении допускает движение тяжелой артиллерии. На участке Кейко—Юки ширина дороги 7,2 м. Путь пролегает в полосе между Японским морем и Центральным хребтом, удаляясь от берега на 4–22 км, и только в 4 пунктах (Юки, Расин, Рисин, Дзэссин) проходит непосредственно по побережью, под обстрелом с моря. Грунт на шоссированных участках—глина с галькой и песком. Из многих перевалов самый высокий—Юкирей (Цосульенг)—между Кейко и Юки, высотой 830 м; другие перевалы не превышают 500 м. Наиболее значительные мосты: 1) через р. Юдзё у жел.-дор. станции того же названия, длиной 200 м; 2) через р. Рахука-сен у г. Ранана, длиной 100 м; 3) через р. Гессон-сен у г. Кёдзе—100 м. Через небольшие, часто пересыхающие ручьи на многих участках дороги мостов нет. Маршрут проходит по открытой местности, с редкими рощами, и хорошо наблюдается авиацией. Местность населенная; на многих участках на 1 км пути приходится до 100 домов. На многих участках дорога пролегает между рисовыми полями.

2. Ондзё, Козёй, Кайней, Фуней, Сейсин—164 км. Дорога на всем протяжении допускает движение тяжелой артиллерии. Она пролегает по долинам между лесистыми горами, отчасти доступным для воздушного наблюдения. Между Кайнесем и Сейсином встречается 65 мостов и значительный перевал Масаппрей (Мусаппенг).

3 Кейген, Хосандо, Сёсандо, Токурюдо, Фуней. Доступен для полевой артиллерии.

4 Кейко, Кайней, Мосан, Нодзидо—пер. Кёкорей—260 км. На участке Кейко—Кайней дорога проходима для автомобилей, но требует ремонта для пропуска тяжелой артиллерии. На дальнейшем участке Кайней—пер. Кёкорей дорога проходима только для двуколки и то преимущественно в сухую погоду: зимой дорога сильно заносится снегом, а в дождливый период глинистый грунт сильно размокает. Перевал до г. Мосан не превышает 500 м; очень крутой и большой подъем на перевал Сейгенпрей, северо-восточнее Мосана. От Мосана до перевала Кёкорей путь лежит вдоль р. Томако, часто поднимаясь на скалистые карнизы и переваливая через горные отроги. Космичный подъем на пер. Кёкорей почти не заметен. Населенные пункты попадаются по пути крайне редко и очень бедны. До Мосана путь пролегает

по местности, благоприятствующей наблюдению с воздуха; в одном переходе за Мосаном начинается сплошной лес.

5. Мосан, Энсуй, Сейсидо, Юхейдо, Сохейдо, Фукейдо, Госуй—190 км. Путь проходит по лесистой местности; на этом направлении строится теперь железная дорога Мосан—Хакугаз. Дорога доступна только для пехоты и выюков.

Зимой для санного пути могут быть использованы многие замерзшие реки; обычно широко используется санный путь вдоль р. Томанко на участках, где река извивается не слишком прихотливо.

СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. Имеющиеся сведения о количестве автомобилей в районе (80 автомобилей) устарели. Общее количество во всей Корее в 1930 г. приближалось к 5.000, причем за последние 6 лет увеличилось в $3\frac{1}{2}$ раза. Надо полагать, что количество автомобилей в районе в 1933 г. составляло несколько сот. Однако рассчитывать на большое количество гаражей, автомобильных мастерских, пунктов распределения бензина и пр. не приходится.

Местное население использует для полевых работ исключительно волов и коров; они же являются и основной силой колесного транспорта. Местная повозка—это по преимуществу арба, значительно более легкого типа, чем китайская; запрягается одним волом в оглобли; нагрузка арбы обычно не превосходит 400 кг; прочность арбы весьма сомнительная. Таких арб в районе до 34 тыс. Лошади используются обычно под простейшим выюком: конских телег насчитывается по одним данным 275, по другим—до 900; последнее заслуживает большого доверия.

Зимой население пользуется элементарными санями, коих насчитывается до 9.700. В городах распространены ручные тележки. Прибрежное население широко использует шаланды для каботажного плаванья. В последнее время японцы культивируют лыжный спорт.

ВОЗДУШНЫЕ ПУТИ. Действующие воздушные линии, связывающие Японию с Мукденом и Дайренем, не захватывают исследуемый район Сев. Кореи. На Сев. Корею обращено внимание лишь в последнее время; здесь теперь осуществляется значительная программа аэродромного строительства. Основную тыловую базу для воздушного флота Сев. Кореи представляет благоустроенный и переданный в 1933 г. военному ведомству аэродром у г. Канко (Хамхынг), поблизости от Кэгорэгэ, в Конане, расположен большой завод азотистых веществ, и где, повидимому, на ЦВУ будет обращено особое внимание. Аэродром у г. Канко располагается на площади в 33 га и больше других существующих корейских аэродромов. Столь же крупный аэродром строится между Рананом¹⁾ и Сейсином у дер. Манухе (или Сиохей?) Аэродромы меньших размеров строятся у Кайсея и Камисамбо.

Близ советской границы удобные места для устройства аэродромов находятся в следующих пунктах: пашни к юго-западу от Гелехэ, пашни западнее гор. Агопи, выгон скота Ямала у сел. Сейсуира, у г. Койко и пашни на юго-западной окраине г. Юки.

СРЕДСТВА СВЯЗИ. В районе имеется 18 почтово-телеграфных контор и 11 почтовых отделений. Почтово-телеграфные конторы расположены в

¹⁾ Здесь, повидимому, формируется новый авиаполк.

Расин, Юки, Кейко, Сейсура, Сиказан, Кейген, Ондзэ, Сёдзэ, Токацун, Камисамбо, Комосан. На каждой железнодорожной станции имеется телеграфный и телефонный аппарат. Вдоль железной дороги Дэссин, Сейсин, Кайней тянутся 6 телеграфных и 3 телефонных провода. Из них в распоряжении военного командования находится 1 телеграфный провод, в распоряжении департамента полиции — один телефонный и один телеграфный провод. Вдоль восточной железнодорожной линии Томанко тянутся 2 телеграфных и 2 телефонных провода.

Радиостанция, работающая на длинной волне, с дальностью в 1.500 км, имеется в Ранане; коротковолновые станции находятся в Кайнее, Мосане, Кейгене, Кейсангине; все эти станции военного ведомства. Кроме того имеется постоянная мощная радиостанция в Сейсине, поддерживающая связь с Осаной, Харбином и Синьцзинем.

В г. Мосан находится военно-голубинная станция.

ВЫВОДЫ. Центр тяжести дорожной подготовки находится в пределах северо-корейского железнодорожного кольца. Колесные дороги успешно строятся в большом изгибе р. Томанко, к северу от линии Ранан—Кайней. По-видимому, подготовка колесных путей продолжается и к северу от р. Томанко, в пределах Хуньчунского уезда, за счет Маньчжоу Го (дорога Кейген—Хуньчун). Оказывается предпочтение более дешевым типам колесных дорог; мосты строятся в мере строгой необходимости. Обширные работы, ведущиеся теперь по строительству портов, железных дорог и шоссе, в 1935 г. совершенно изменят транспортную характеристику района и еще сильнее подчеркнут его значение, как тщательно подготовленного района развертывания.

Во многих местах Северной Кореи и прилегающих районов Маньчжурии колесных дорог нет не потому, что для сооружения их потребовались бы сложные искусственные сооружения, а лишь вследствие отсутствия потребности в перевозке грузов. Расширение выючной тропы в дорогу, проходимость для двуклоков и легкой артиллерии, во многих случаях требует только расчистки леса, кустарника и бурелома. Отсюда огромное значение придачу действующим здесь войскам многочисленных опытных частей или хотя бы простейших дорожных рабочих команд. Таким образом общее протяжение колесных дорог района, достигая в сухую погоду для легкой артиллерии, превышающее 2.000 км—примерно по 1 км на 10 км²,—могло бы, в случае надобности, значительно расширяться. При этом надо иметь в виду значительное сгущение сети колесных дорог на крайнем севере района и в прибрежной полосе, т. е. в наиболее важных с оперативной точки зрения участках.

В этих условиях следует признать, что и моторизованные войска на некоторых направлениях найдут возможность своего применения; автомобильная служба окажет значительные услуги при работе по подвозу. Деятельность танков во многих случаях будет стеснена большими крутоизгибами.

Но даже в районе колесных дорог, проходимых для тяжелой артиллерии, тактическое развертывание артиллерии встретит большие затруднения вследствие препятствий для движения орудий, свернувших с дороги,

или из-за больших крутостей или из-за рисовых заболоченных полей, разделенных узкими плотинами, допускающими движение только на выюках. Отсюда включение в состав артиллерии горных батарей явится чрезвычайно желательным. Точно также боевая деятельность войск была бы чрезвычайно облегчена включением в полковую обоз выюков по расчету 2-4 на роту. Это позволило бы организовать погрузку от долин, где пролегают колесные дороги на высоты, где будет протекать боевая деятельность войск. В противном случае, патроны, воду, топливо, продовольствие придется поднимать с чрезвычайным расходом человеческих сил.

Большое оперативное значение мог бы получить длительный перерыв железнодорожной связи Маньчжурии с северо-кореями портами, что достижимо только путем капитального разрушения нескольких крупных туннелей. Такая работа непосильна ни партизанским отрядам, ни мелким кавалерийским партиям. Не следует переоценивать хрупкость горных железных дорог. Приблизительно в одинаковых с северо-кореями железными дорогами условиях, в отношении хрупкости, находится железная дорога Аньдунь-Макден, 25% протяжения которой представляет различные искусственные сооружения. В 1932-1933 гг. участки этой дороги иногда захватывались партизанами на недельный срок, но с уходом партизан движение вскоре восстанавливалось.

Помимо большого количества взрывчатых веществ, для капитального повреждения туннелей требуется квалифицированная рабочая сила, механическое оборудование для выделки в каменных сводах и стенах туннеля глубоких минных колодцев, и достаточное время. Только соответственно подготовленные и снаряженные саперные части, которым будет в течение нескольких суток обеспечена спокойная подготовка к взрыву, смогут достигнуть существенных оперативных результатов.

ГЛАВА IV.

Условия мобилизации и прикрытия развертывания в районе.

ДИСЛОКАЦИЯ 19-й ДИВИЗИИ. В районе размещается 19-я дивизия, на которую выпадает задача прикрытия японского развертывания в Северной Корее. Из состава этой дивизии штаб 37-й пех. бригады и 74-й пех. полк размещены в районе Канко (Хамхын), в южной провинции Канкё, где находится важный химический комбинат, вырабатывающий азот. Остальные части дивизии размещены казарменным порядком в двух пунктах района: в провинциальном городе Гаган находится штаб 19-й дивизии, штаб 38 пех. бригады и по одному полку 37-й и 38-й пех. бригад, 73-й и 76-й пех. полки, а также 27-й кав. полк, 25-й пех. легк. арт. полк, 19-й обозный бат-н; в гор. Кайнес размещается 75-й пех. полк и 19-й сан. бат-н.

Тяжелая и горная артиллерия в состав дивизии не входит¹⁾. В период разгара военных действий в Маньчжурии эта дислокация подвергалась значительным изменениям. 19-я дивизия была усилена, что позволило ей через 3 месяца после начала военных действий, к самому концу 1931 г., двинуть в состав Квантунской армии 38-ю бригаду. Кроме того обстановка на границе приводила к мелким изменениям в дислокации. Так, в 1932 г. в гор. Кейтене, на границе Хуньчунского уезда, располагались 2 японские роты. Всего 19-я дивизия, повидимому, сформировала 4 таких пограничных отряда. Летом 1933 г. 75-й пех. полк размещался в области Канто в целях борьбы с партизанским движением.

УСЛОВИЯ МОБИЛИЗАЦИИ 19-й ДИВИЗИИ. Дивизия в мирном составе насчитывает 11 тыс., а в военном составе около 21 тыс. Сверх этого дивизия должна выделить кадры для формирования запасных частей и довести переменный состав последних к началу серьезных действий до 5 тыс. Таким образом для законченной мобилизации одной перволинейной дивизии требуется 15 тыс. запасных; если мобилизация имеет место осенью или ранней зимой, когда очередной призыв новобранцев еще недостаточно подготовлен, то потребность в запасных становится еще настоятельнее, так как войска почти половину своего состава должны оставить для дообучения в запасных частях. При этом необходимо учитывать, что на 19-ю дивизию, как единственную находящуюся в районе развертывания будущей армии и знакомую с своеобразными местными условиями, ляжет целый ряд нарядов по охране железных дорог, важных пунктов и по мобилизации некоторых армейских учреждений. На эти задачи потребуется не менее 10 тысяч запасных, возможно, более старых сроков и слабее обученных. Для 19-й и 20-й дивизии, расположенных в Корее, вместе взятых, первая же мобилизация при условии отказа от формирования при них вторых дивизий, потребует не менее 50 тыс. запасных. Поддержание порядка в Корее в период от ухода мобилизованных 19-й и 20-й дивизий и до прибытия резервных частей из собственно Японии ляжет на запасные части 19-й и 20-й дивизий.

Количество японцев, проживающих в районе, около 26 тыс., а во всей Корее—527 тыс. Женщины в числе японцев составляют 48%; таким образом японцев мужчин в районе около 13.520 человек, во всей Корее—около 254 тыс., считая мальчиков и стариков. Среди японцев, в среднем, 1 военнообученный резервист приходится на 15 лиц мужского пола; однако в основном масса военнообученных, проходивших действительную военную службу, приходится на крестьянство; буржуазия, служащая интеллигенция, рабочие получают военную подготовку в гораздо меньшем размере, при-

¹⁾ Отсутствие горной артиллерии в составе обеих корейских дивизий (19-й и 20-й), при резко горном характере Северной Кореи, указывает, во-первых, что при действиях в горах японцы придадут особое значение возможности использования больших дистанций, недостижимых для горных орудий, а во-вторых, что обе эти дивизии намечаются для наступления по хорошим колесным дорогам (20-я по береговой, 19-я на Куньчун—Дуини). Несомненно, развертываемая на севере Кореи армия будет усилена одной дивизией с горной артиллерией (вероятно, 9-я), которая развернется на лесном крыле, на трудных тропинках, ведущих от Ванцина к Дуиню верхней долиной р. Дай-Суйфун.

мерно, в их числе резервист приходится на 25 лиц мужского пола¹⁾. между тем в Корее количество японцев, занимающихся земледелием, в 5 раз меньше, чем в собственно Японии, и достигает только 8,5%. Учитывая 200 военных поселенцев в районе и преимущественное переселение в Корею военнообязанных крестьян, наш расчет дает всего 737 подготовленных запасных для района и около 17.360 запасных для всей Кореи (40% по 20 тыс. лиц мужского пола, занятых в земледелии, и 40% от 234 тыс. прочих японцев мужского пола). Но фактически и на такое количество запасных рассчитывать нельзя, так как многие японцы, проживающие в Корее, по роду своей службы освобождены от призыва по мобилизации. Упомянем, например, 11.202 японцев-полицейских; около одной трети всех проживающих в Корее японцев является государственными служащими, администраторы, работники транспорта и связи не могут быть сняты со своих должностей. Кроме того довольно многочисленная категория японцев рыбаков отбывает военную повинность не в армии, а во флоте.

Приведенные расчеты показывают, что Корея в целом могла бы в лучшем случае дать половинное число запасных, требуемых на 1 дивизию. в исследуемом районе 19-я дивизия может получить запасных для мобилизации лишь 2 бат-на; а, считая и южную провинцию Канко²⁾, в которой расположен 74-й пех. полк, для мобилизации всего 4 бат-нов. В Маньчжурии получить запасных нельзя, так как количество военнообязанных японцев проживающих там, недостаточно для мобилизации расположенных в Маньчжурии войск. Запасные в других частях Кореи будут поглощены 20-й дивизией и береговыми укреплениями. Перевоска их на 1.000 км в Сев. Корею едва ли могла бы обогнать прибытие запасных из Японии.

Все это убеждает в том, что 19-я дивизия будет комплектоваться запасными, перевозимыми из Японии. Это представляет и то преимущество, что полки получат запасных из своих обычных округов комплектования³⁾, проходивших действительную службу в 19-й дивизии и по качеству не сомненно лучше тех, которые могут быть собраны в Южной Корее. Формирование второочередных частей при 19-й и 20-й дивизиях вызывает большие сомнения, так как гораздо проще сформировать новые части в Японии, чем перебрасывать в Корею все нужное, и там приступить к формированию⁴⁾.

На переброску запасных морем или по железной дороге придется затратить по меньшей мере трое суток; таким образом мобилизация 19-й дивизии вероятно задержится на 3—5 суток по сравнению с мобилизацией дивизий, расположенных на островах; готовность пехотных полков вероятно на 8—10-й день мобилизации, а дивизии в целом — на 13-й.

¹⁾ Судя по г. Сейсин, запасные, необученного ополчения и допризывники вместе составляют 70% японского населения; на сбор является 60%.

²⁾ В этой провинции проживает 31 тыс. японского населения — на 200% больше, чем в исследуемом районе.

³⁾ В районе Осаки.

⁴⁾ Возможно, что дивизии, расположенные в Корее и Маньчжурии, будут получать запасных не в обычном порядке, а в виде маршевых рот, одетых и укомплектованных и может быть даже частично вооруженных в тех полковых участках собственно Японии, где они будут призваны.

Для мобилизации немоторизованной дивизии требуется добавок около 1.000 лошадей. В районе имеется всего 4.000 лошадей, из коих явится возможным выбрать не более 1.500, пригодных для войскового обоза. Следовательно, около 2.500 лошадей должно быть переброшено в район по мобилизации. Вероятно, пополнение лошадей будет иметь место, хотя бы частично, за счет более богатых конскими средствами прилегающих частей Маньчжурской области Канто. Сама Корея, располагающая только 54 тыс. слабых лошадей, только в обрез и с большим запаздыванием могла бы выделить 8 тыс. лошадей, неудовлетворительных по сорту, необходимых для мобилизации двух корейских дивизий; при этом необходимо иметь в виду, что 43% всех лошадей Кореи сосредоточены на крайней южной оконечности полуострова и при этом преимущественно на острове Сайсю, откуда доставка их в военные части потребует много времени.

Серьезные трудности мобилизации японских войск, расположенных в Корее объясняют, во-первых, почему японское военное министерство не возбуждает вопроса об увеличении корейских гарнизонов и, во-вторых, почему 19-я дивизия, выполняющая задачи прикрытия, имеет только 1 полк на удалении в 2 перехода от советской границы и расположена в основном в Ранане в 6 переходах; некоторые части ее находятся даже в т. Канто, на удалении в 500 км.

ВОПРОСЫ ПРИКРЫТИЯ. Предполагая действовать наступательно и рассчитывая захватить инициативу начала войны, что позволит предупредить Красную армию производством скрытной мобилизации войск и морского транспорта, и даже может быть началом производства перевозок по сосредоточению, японцы уделяют вопросам прикрытия развертывания только второстепенное внимание. За исключением полнейших постов, защищенных от партизанских налетов, в пограничной полосе нет каких-либо заблаговременных укреплений, на которые могли бы опираться части прикрытия.

При решении задач прикрытия приходится считаться с двумя основными колесными путями: из советского Приморья в Северную Корею: протекающим вдоль берега Амурского залива и далее Японского моря путем Раздольное, Новокиевское, Кейко, Юки, Расин, Сейсин (или Ранан), и протекающим вначале долинами рр. Удатоу и Хуньчунхэ путем от Полтавской на Дуини, Хуньчун, Кейсен, Седэ, Кайней. В пределах Кореи между этими дорогами имеется много рокадных путей; от Кейсена на Кайней можно двигаться по 3 колесным дорогам. Кроме того в пределах Кореи имеется между этими путями третья продольная дорога—от Кейко или Цюхейдо на Сэсанно и Фучей, и от Хуньчуна по северному берегу р. Томако отделяется большая дорога, проходящая через область Канто. Протяжение между японскими путями на фронте Кейсен-Кейко или Кайней-Расин достигает по воздуху 50 км.

Задача прикрытия Северной Кореи японскими войсками может быть формулирована как обеспечение беспрерывной железнодорожной связи центральной Маньчжурии с северо-корейскими портами. В настоящее время основное направление этой связи—Наньэ, Кайней, Сейсин. Линия этой железной дороги идет в косом направлении по отношению к путям наступления из Приморья. Тогда как на приморском направлении железная дорога может быть перехвачена только у Юдэ, в 6 переходах после пере-

правы через нижнее течение р. Томапко, на Хунчун-Кайпейском направлении магистраль может быть перерезана уже в двух переходах. Отсюда неоспоримый сдвиг тяжести прикрытия к западу. Это усматривается уже из мирной дислокации, оголяющей приморское направление и выдвигающей в Кайпей 75-й пех. полк и 19 сеп. бат-н. Нет сомнения, что на направлении Кайпей--Кейген соберется вся 38-я бригада, а затем и часть 39-й бригады. Приморское же направление будет обеспечиваться небольшими пограничными отрядами, действиями авиации и морского флота.

Период выполнения задачи прикрытия может растянуться на 20 дней, он заканчивается лишь с развертыванием на нижнем течении р. Томапко 20-й или другой дивизии.

Первое существенное содействие может оказать авиация. Части 6-го авиационного полка, расположенного в Корее, могут уже утром на 2-й день мобилизации находиться в готовности на ранакском аэродроме; крупные поддержки из собственно Японии могут прибыть затем, следуя по подготовленному через Корею воздушному пути, на 3-й или 4-й день мобилизации. Морская авиация и военные суда будут находиться в районе советско-корейского побережья уже на 2-й день.

Метод выполнения задач прикрытия ни в коем случае не выразится в занятии разбросанного положения на сотни километров вдоль нижнего течения р. Томапко; оно будет только наблюдаться несколькими (4) пограничными отрядами, силой каждый в 2 роты с 2 орудиями. Основное сопротивление 19-й дивизии будет встречено на горных перевалах к западу и югу от Кейгена.

Намеченная схема прикрытия может являться удовлетворительной только до 1935 г. К этому моменту надо ожидать уже значительного развития сооружений Расинского порта, готовности большого туннеля между Юки и Расином и сильного увеличения мощности железной дороги Расин-Юки, Нампё. Оставление этих крупных оперативно-транспортных ценностей без прикрытия едва ли будет допущено. Надо ожидать появления постоянного гарнизона и укрепления порта Расин. Однако это выдвижение транспортных артерий к советской границе только усложнит и увеличит трудности решения здесь, при отсутствии в населении военнообязанных, вопросов прикрытия. Новые гарнизоны лишь обострят труднейшие и теперь условия мобилизации.

ПЕРЕВОЗКИ ПО СОСРЕДОТОЧЕНИЮ В РАЙОНЕ. Направление перевозок через Сейсин, а в будущем через Расин, представляет следующие выгоды: 1) морские расстояния, сравнительно с перевозкой через Даифен, значительно короче; следовательно, использование Сейсина позволяет получить очень важную экономию на морском топливе, мобилизованном для нужд военного ведомства; 2) железнодорожное расстояние до Харбина также значительно короче, помимо экономии в подвижном составе. Сейсин обеспечи-

делает вынужденным во времени: 3) сообщения Сейсина с Японией не могут контролироваться морскими державами (Англией, США), что не в полной мере верно по отношению к сообщениям с Японией Дайрена.

Этим выгодам противостоит невыгода вынесения этой транспортной магистрали почти на фронт борьбы с СССР, под удары советской авиации, а также подводных лодок и минных средств, базирующихся на Владивостоке.

Сейчас у сейсинских набережных могут производиться операции по разгрузке и погрузке пароходы, представляющие в общей сумме 30 тыс. т. Портовыми, полная разгрузка и погрузка пароходов задерживается в порту до 6 суток, и таким образом порт спокойно перерабатывает, при наличии грузов, до 6 тыс. т в сутки. Транспорт, груженные войсками, могут выводить разгрузку несравненно скорее и будут занимать причальные набережные только 4-6 часов. Таким путем при беспрепятственной работе Сейсинский порт мог бы принять за сутки до 120 тыс. т морских транспортных, или примерно $2\frac{1}{3}$ дивизии, 24 пары воинских поездов.

Однако этот расчет имеет чисто теоретический характер. Опираясь на факт, что у набережной морской транспорт уже совершенно подорвал бы установленный график. Перерывы в работе порта под ударами авиации неизбежны, несмотря на средства ПВО, которыми, впрочем, Сейсин еще располагает. Быть может, придется вести работу порта почти исключительно в ночное время. При этом не могут вовсе отпасть операции по погрузке в Сейсин различного сырья для Японии, а также эвакуируемых грузов. Одновременно с перевозкой войск придется направлять в Сейсинский порт и пароходы, груженные тяжелой материальной частью, например для железнодорожных дорог: разгрузка их уже потребует значительно большего времени.

В конечном счете трудно ожидать, чтобы можно было сейчас планомерно направлять в Сейсин свыше 10 тыс. т морских транспортных в сутки: последние дадут в сутки 8 поездов на направление Сейсин, Кайней, Ками-самбо-Гирин, т. е. не загрузит даже давно достигнутую мощность этой линии (12 пар). Остаток мощности может быть загружен посредством приезда поездов с линии Гейзан-Юдзэ. Имея в виду, что морской транспорт, обслуживающий по перевозкам из Японии в Сейсин, может оборачиваться 5 раз в месяц, всего на сейсинское направление японское военное ведомство будет вынуждено мобилизовать около 250 тыс. т морского транспорта (50-60 пароходов вместимостью в 4-5 тыс. т). Дезорганизация их работы может быть вызвана при капитальном повреждении железной дороги, или непосредственно действиями с воздуха или воды по чрезвычайно благоприятным целям коммерческим пароходам, пополненным войсками. С открытием порта Расин количество этих объектов значительно возрастет¹⁾.

¹⁾ Одновременно с постройкой порта Сейсин на корейском берегу, Япония предприняла обширные работы по расширению его портнера на японских островах порта Нуруги и Майдауру. Проект переустройства первого, стоимостью в 10 млн., начал осуществляться; работы рассчитаны на 10 лет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Транзитная роль между Японией и Маньчжурией, выходящая на Северную Корею, значительно повысила ее стратегическое значение. Но последняя определяется также и ее положением как оперативного плацдарма, подготовка которого, как исходного положения для вторжения в Приморье, энергично развивается.

Трудности мобилизации японских войск, расположенных в районе, и прикрытия тянущихся через него магистралей очень значительны. Развитие бомбардировочной авиации в ближайшее же время может значительно затруднить японцам оперативное использование района и его транспортных средств. В случае готовности Красной армии в южном Приморье к активным действиям, район может временно получить первоочередное значение. При этом не следует упускать из вида тесной его связи с областью Канто, с которой он образует единый театр военных действий, отделенный от прочей Маньчжурии большим горным хребтом.

◁ □ ▷

Приложение 1.

Важнейшие географические названия, упоминаемые в тексте, в японском и корейском чтении.

Объект	Японское чтение	Корейское чтение	Примечание
Станция	Агоци.	Аоди.	
Селение	Бисанто.		
Город	Генехэ.	—	
Город	Гензан.	Уоносан.	
Река	Гисю.	Ичжу.	
Селение	Госейсен.	—	
Станция	Горю.	Орончен.	
Город	Госуй.	Хапсу.	
Город	Дзёнкери.	Тынченгори.	
Город	Дзёссин.	Санчжин (Шенч-джин).	
Туннель	Импей.	—	
Город	Кайней.	Хернен.	
Селение	Какухо.	—	
Город	Камисамбо (Дзю-сампо).	—	Шансань-фын (по-китайски).
Провинция	Канкё-хокудо.	Хамгенбукто.	
Город	Канкё.	Хамхын.	
Селение	Кантан.	—	
Область	Канто.	—	Цзяньдао (по-китайски).
Город	Кёдзё.	Кёнсён.	
Город	Кейген.	Кейуэн (Кёнуон).	
Селение	Кейко.	Кейхын (Кыгенпу).	
Город	Кейрен.	—	
Город	Кейсанцин.	Хесанчжин.	
Перевал	Кекорей.	Хоханьенг.	
Перевал	Киссю.	Кильчжю.	
Остров	Когус.	—	
Станция	Комосан.	Комисани.	
Селение	Конань.	—	
Город	Корейсан.	Кориен.	
Селение	Козэй.	Хайенг.	
Город	Коюдо.	Буй (Коуби).	
Перевал	Кундзю.	Хурюмтин.	
Селение	Мосанпрея (Модзанрей ?).	Мусальенг.	
Река	Мацухе.	—	
Город	Мейкапсен.	Ючанчень.	
Мыс	Мейесен.	Мьончён.	
Река	Мосан (Модзан).	Мусан.	Мыс Болтина.
Селение	Мусутан.	—	
Хребет	Найдайсен.	Пуманчхён.	
Селение	Нансан.	—	
Город	Напупрей.	Ориден (?).	
Селение	Нанхэй.	—	
Город	Нанье.	Тяпай.	
Селение	Нодзидо.	—	

Объект	Японское чтение	Корейское чтение	Примечание
Остров	Огуса.	—	Рус. о-в Ава- кума.
Город	Онзэ.	Онсенг.	Рус. и кит. Ялу.
Река	Ориокко.	Амнок.	
Селение	Орантион.	—	Мыс Казакова.
Город	Раян.	Нанам.	
Мыс	Расин.	—	На рус. картах мыс Родионова.
Река	Расин.	—	
Река	Рахукосен.	—	У мыса Коло- кольцева
Хребет	Рюгандо.	—	
Селение	Сандзёдо.	—	
Станция	Санадай.	Соянгде.	
Город	Сёдзё.	Чонсенг.	
Перевал	Сейинрей.	Шёцальенг.	
Селение	Сейсандо.	—	
Город	Сейсидо.	—	
Город	Сейсин.	Чёнчжинь	
Селение	Сейсупра.	Сесуро.	
Река	Сейтосуй.	Шадушю.	По - рус. Ту- мень, по - кит. Гаолициян ? (ко- рейская река).
Селение	Сёкайдо.	—	
Селение	Сёкакудо.	Дондягор.	
Селение	Сёхандо.	—	
Селение	Сёхандо.	Чонсангор.	
Город	Сидо.	—	
Город	Синазан.	Шинхасантин.	
Селение	Синьянсю.	—	
Селение	Снохей.	—	
Селение	Сисадо.	—	
Река	Сохейдо.	Осимни-Цянгпен.	В заливе Гаш- кевича.
Селение	Сюоцу.	Чурунмури.	
Город	Сюоцу.	Пуктян.	
Селение	Тансен.	Танчён.	
Город	Токандо.	—	
Город	Токанчин.	Тонгантин.	
Река	Томанко.	Туманган.	
Селение	Торидо.	—	
Город	Фукейдо.	Сегесу.	
Станция	Фуней.	Пурьенг.	
Селение	Хакуган.	—	В заливе Гаш- кевича.
Река	Хакутосан.	Пейктусан.	
Город	Хациоцу.	—	
Селение	Хокусей.	Пукчен.	
Селение	Хосандо.	Чарибе.	
Селение	Пюхейдо.	—	
Река	Энсуй.	—	
Станция	Энмансуй.	Иенмешу.	
Город	Юдзё.	Пюшен.	
Город	Юки.	Онги.	
Перевал	Юкирей.	Цосульенг.	В заливе Гаш- кевича.
Селение	Юхейдо.	Дурппен.	

Объект	Японское чтение	Корейское чтение	Примечание
Река	Ялу.	-	См. Орнокко.
Выгон.	Амада.	-	
Хребет.	-	Сночяньбаксан.	Малыц Чань- башань - Цент- ральный.
Селение.	Токурюдо.	Нокья.	

Приложение 2

Железнодорожные станции северо-корейского кольца, открытые для движения.

(Японское чтение)

	В км от Юки		В км от Юки
1. Сейсин	-	22. Койо	146,8
2. Юдзё (узловая)	-	23. Наньё (узловая)	144,0
3. Секибаку	-	24. Хори	140,1
4. Сёко	-	25. Сесен	134,0
5. Фуней	-	26. Ондзё	129,5
6. Кимосан (узловая)	-	27. Ходзин	124,0
7. Сохё	-	28. Кохо	114,4
8. Дэинкери	-	29. Кундзю	104,8
9. Ходзан	245,4	30. Камен	99,4
10. Цюото	233,8	31. Кейген	95,1
11. Кайней (узловая)	220,7	32. Нохо	87,6
12. Кинсей	217,1	33. Сёрё	84,0
13. Корейцин	211,3	34. Синкан	75,0
14. Какухо	203,5	35. Синазан (Синадзан)	65,0
15. Сминден	193,3	36. Сёкаку	57,7
16. Канпё	186,8	37. Агоци (угольн. копи)	51,8
17. Камисамбо (Дзёсампо) узло- вая)	180,0	38. Сейкакудо	43,1
18. Сёдзё	170,9	39. Сикай	33,4
19. Сакуган	165,6	40. Когэ	27,4
20. Токинцин (Даканцин)	162,7	41. Кюуржухё	20,3
21. Суйкохо	150,1	42. Юусё	12,3
		43. Юки (Юуки)	-

